



23.12.2014

## Indonesiens Stahlnachfrage wird zukünftig wieder wachsen

### Verbrauch soll bis 2025 auf 26 Mio. t pro Jahr steigen / Neue Werke reduzieren hohe Importabhängigkeit / Von Roland Rohde

Jakarta (gtai) - Indonesien muss über die Hälfte seiner einheimischen Stahlnachfrage mit Hilfe von Einfuhren decken. An der hohen Abhängigkeit von ausländischen Zulieferungen dürften auch die zahlreich geplanten Stahlwerke nur langsam etwas ändern, zu rasch wächst der inländische Bedarf. Besonders starke Impulse kommen aus dem Infrastrukturbau und der Automobilindustrie. Deutsche Hersteller liefern vor allem Spezialprodukte.

Indonesien beheimatet einen der dynamischsten Stahlmärkte der Welt. Laut einer Ende 2013 veröffentlichten Studie der OECD legte die einheimische Branchennachfrage zwischen 2002 und 2012 um durchschnittlich 9% per anno zu. Damit lag der Archipel gemessen an der Wachstumsrate im globalen Vergleich hinter der VR China, den Vereinigten Arabischen Emiraten und der Türkei auf Rang vier.

Dieser langjährige Wachstumstrend wurde 2013 abrupt unterbrochen. Gemäß OECD-Angaben belief sich der indonesische Stahlverbrauch 2012 auf 12,5 Mio. t. Für 2013 kommt die Organisation auf einen Wert von 12,7 Mio. t. Das kommt einem niedrigeren Plus von knapp 2% zum Vorjahr gleich. Die einheimische Produktion sank 2013 sogar um fast 6% auf 5,1 Mio. t.

Laut Zahlen der Indonesian Iron and Steel Association, veröffentlicht in den renommierten Zeitungen "Jakarta Post" und "Jakarta Globe", belief sich der inländische Stahlkonsum 2013 auf 13,6 Mio. t. Für 2014 erwartet der Verband ein Wachstum von 8% auf 14,7 Mio. t. Die inländische Produktion lag 2013 laut dieser Quelle bei etwa 6 Mio. t.

### Importnachfrage befindet sich auf hohem Niveau

Welche Zahlen man auch nimmt, das Land muss deutlich mehr als die Hälfte der inländischen Stahlnachfrage mit Hilfe von Importen decken. Laut UN Comtrade sanken 2013 aber die wertmäßigen Stahl- und Eiseneinfuhren um 8% zum Vorjahr auf 11 Mrd. US\$. Damit lagen sie aber immer noch um 18% über dem Niveau von 2011. Im Vergleich zu 2003 ergibt sich eine Steigerung um den Faktor Acht.

Entwicklung der Stahl- und Eiseneinfuhren (in Mio. US\$) \*)

Jahr	Wert
2003	1.447,1
2008	8.911,5
2010	7.396,2
2011	9.317,7
2012	11.967,1

2013	11.005,8
------	----------

\*) SITC-Zolltarifposition 67

Quelle: UN Comtrade

Der Rückgang der Stahlimporte 2013 erklärt sich vor allem aus der Schwäche der indonesischen Rupiah (Rp). Sie hatte im Verlauf des Jahres deutlich an Wert zum US-Dollar und anderen Leitwährungen eingebüßt. Daraufhin mussten Infrastrukturprojekte, aber auch Vorhaben im Hochbausektor, nachkalkuliert und teilweise zeitlich verschoben - manche sogar ganz aufgegeben - werden. Dies dämpfte insgesamt die Nachfrage beziehungsweise den Bedarf an Importstahl.

Die meisten Branchenimporte kommen traditionell aus der VR China, Japan, Korea (Rep.) und Russland. Deutschland verkaufte 2013 Stahl- und Eisenprodukte im Wert von über 500 Mio. \$ nach Indonesien. Dabei dürfte es sich um einen statistischen Ausreißer handeln, denn in den Jahren zuvor lagen die indonesischen Brancheneinfuhren "Made in Germany" unter der 100-Millionen-\$-Grenze. Da 2013 über 90% der deutschen Stahllieferungen aus Röhren bestanden, spricht vieles dafür, dass ein Großprojekt im Anlagenbau für den plötzlichen Anstieg verantwortlich war.

Wichtigste Stahl- und Eisenlieferanten (in Mio. \$; Veränderung zum Vorjahr und Lieferanteil in %)  
\*)

Land	2013	Veränderung	Anteil
Japan	2.465,0	-13,8	22,4
VR China	1.973,7	-0,5	17,9
Korea (Rep.)	1.431,4	-6,0	13,0
Russland	980,6	-13,0	8,9
Singapur	567,6	-19,0	5,2
Deutschland	525,1	459,8	4,8
Ukraine	438,6	-28,3	4,0
Vietnam	349,9	-8,9	3,2
Malaysia	328,3	-34,3	3,0
Indien	210,3	-35,1	1,9

\*) SITC-Zolltarifposition 67

Quelle: UN Comtrade

### **Automobilindustrie und Infrastrukturprojekte heizen Nachfrage an**

Der Stahlmarkt Indonesiens dürfte mittel- bis langfristig kräftig wachsen. Die Indonesian Iron and Steel Association geht laut Pressemeldungen davon aus, dass der einheimische Verbrauch bis 2025 auf 26,2 Mio. t ansteigen wird. Das käme gegenüber 2012 einer Verdoppelung gleich.

Die wichtigste Nachfragekategorie nach Stahl bildet traditionell die Tiefbausperte. Indonesien leidet unter einer veralteten und unterdimensionierten Infrastruktur. Doch in den letzten Jahren wurden zahlreiche neue Projekte angeschoben. Der Ende 2014 angetretene Präsident, Joko

Widodo, will zudem die anstehenden Vorhaben beschleunigen und das allgemeine Wirtschaftswachstum auf mindestens 7% per anno anheben.

Die Automobilindustrie bildet die zweitwichtigste Abnehmerbranche. Sie gehört zu einer der dynamischsten Sparten des verarbeitenden Gewerbes. Einerseits ist die einheimische Kfz-Nachfrage in den letzten Jahren rasant gestiegen. Andererseits etabliert sich Indonesien aktuell als Exporthub für den ASEAN-Markt (Association of Southeast Asian Nations). So wurden 2013 laut Automobilverband Gaikindo gut 1,2 Mio. Kraftfahrzeuge in Indonesien gefertigt. Bis 2017 sollen es bereits 2,2 Mio. Einheiten sein.

Zusätzlich dürfte der Schiffsbau - in einigen Jahren zumindest - die indonesische Stahlnachfrage nach oben treiben. Widodo will das Land zu einer "globalen maritimen Achse" ausbauen. Zu diesem Zweck sollen mindestens zehn neue Häfen gebaut, eine ganze Reihe von regulären Schifffahrtsrouten ins Leben gerufen sowie zusätzliche Frachter und Fähren in Dienst gestellt werden.

Die einheimischen Werften dürften ihren Stahl vor allem im Inland einkaufen. Der Automobilsektor muss hingegen einen Großteil seiner Nachfrage mit Hilfe von Importen decken. Schließlich handelt es sich überwiegend um hochfeste Spezialstähle, die indonesische Branchenfirmen gar nicht anbieten. Zudem findet in dem Archipel bislang nur sogenannte CKD-Montage statt: Autos werden in Einzelteilen importiert und dann vor Ort zusammengeschaubt.

#### **In- und ausländische Firmen nehmen Branchenausbau in die Hand**

Die Importabhängigkeit dürfte zwar bei Spezialstählen weiter zunehmen. Insgesamt wird sie aber - wenn auch nur langsam - abnehmen, denn in- und ausländische Firmen bauen fleißig neue Werke in Indonesien. So nahm Ende 2013 eine komplett neue Anlage in Cilegon - Westjava, rund zwei Autostunden von Jakarta entfernt - ihren Betrieb auf. Sie wurde vom einheimischen Marktführer Krakatau Steel zusammen mit der südkoreanischen Posco-Gruppe gebaut. Die Anlage bringt es laut Angaben des Joint Ventures auf eine Jahreskapazität von 1,5 Mio. t Stahl.

Krakatau verfolgt zudem weitere Projekte mit anderen Partnern. Zusammen mit Nippon Steel und Sumitomo Metal Corp. ist eine Fabrik (ebenfalls in Cilegon) mit einem maximalen Ausstoß von 480.000 t Stahl per anno geplant. Sie soll 2017/18 in Betrieb gehen. Die entsprechenden Baukosten belaufen sich auf 450 Mio. \$. Infolge der umfangreichen Investitionspläne soll die maximale Produktionskapazität des Branchenprimus zwischen 2013 und 2018 von 3,2 Mio. auf 7,2 Mio. t steigen.

Weitere Großvorhaben von Seiten anderer Marktteilnehmer befinden sich im Planungs- beziehungsweise frühen Baustadium. Dabei zeigen sich insbesondere chinesische Investoren von der aktiven Seite. Ihre Pläne zielen nicht nur auf die Bedienung des indonesischen, sondern auch ihres Heimatmarktes ab. Zudem wollen sie oftmals komplett integrierte Stahlkomplexe oder gleich ganze Industrieparks bauen.

So plant beispielsweise die Fuhai Group zusammen mit der Ansteel Group für umgerechnet 1,2 Mrd. \$ den Bau eines entsprechenden Komplexes auf Sumatra. Die anvisierte Kapazität soll bei 1,8 Mio. t pro Jahr liegen. Bereits 2017 könnte die Anlage in Betrieb gehen. Die Wuhan Iron and Steel Corp. möchte sogar bis zu 5 Mrd. \$ für einen Stahlpark (voraussichtlich in Ostjava) ausgeben. Dieser Plan befindet sich aber noch in einem recht frühen Stadium.

#### **Ausgewählte Projekte der Stahlindustrie (in Mio. US\$)**

Vorhaben/ Firmenname	Investitionssumme	Projektstand	Anmerkungen
-------------------------	-------------------	--------------	-------------

Wuhan Iron and Steel Corp.	5.000	Im frühen Planungsstadium.	Industriepark mit Kraftwerk, mehreren Schmelz- und Stahlhütten. Wahrscheinlich in Ostjava.
Fuhai Group mit Ansteel Group	1.200	In Planung. Voraussichtliche Inbetriebnahme: 2017/18.	Integrierter Stahlkomplex auf Sumatra.
Reesteel Indonesia, PT Trinusa Group mit Shanxi Haixin Iron and Steel	500	Baubeginn fand im Sommer 2014 statt. Voraussichtliche Inbetriebnahme: 2017.	Stahlfabrik auf Batam Island nahe Singapur.
Nippon Steel & Sumitomo Metal Corp. mit Krakatau Steel	450	Joint Venture (Krakatau Nippon Steel) wurde 2014 gegründet. Voraussichtliche Inbetriebnahme: 2017/18.	Stahlfabrik in Cilegon, Westjava.
PT Gunung mit Nanjing Iron and Steel	200	Baubeginn fand im Frühjahr 2014 statt. Voraussichtliche Inbetriebnahme: 2017.	Stahlhütte (für Autostahl) in Medan, Sumatra.
Krakatau Steel mit SMS Siemag AG	106	Im fortgeschrittenem Planungsstadium. Voraussichtliche Inbetriebnahme: 2017/18.	Stahlwerk in Cilegon, Westjava.

Quellen: Unternehmensangaben, Pressemeldungen

(R.R.)


### Dieser Artikel ist relevant für:

Indonesien

Sonstiges im Bereich Eisen-, Blech- und Metallverarb., -erzeugnisse, Hochöfen-, Gießerei- und Walzwerksprodukte, Produktionsanlagen für Eisen und Stahl

#### KONTAKT

**Helmut Kahlert**

 0228/24993-209

 **Ihre Frage an uns**

[http:// www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1143136.html](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1143136.html)

Datum: 23.12.2014

© 2014 Germany Trade & Invest

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