

Datenbankdetails

Datenbank:	Länder und Märkte
Titel:	<u>Indonesien muss See- und Flughäfen rasch modernisieren</u>
Datum:	29.07.2011
Land:	Indonesien
Produktkategorie:	Artikel
Ihr Ansprechpartner bei Germany Trade and Invest:	Herr Kahlert, Ruf: 0228/24993-209

Indonesien muss See- und Flughäfen rasch modernisieren

Vorbereitung auf gemeinsamen ASEAN-Markt / PPP-Projekte sollen "flott" kommen / Von Necip C. Bagoglu

Jakarta (gtai) - Die indonesische Regierung will im Hinblick auf die für 2015 angestrebte ASEAN-Wirtschaftsgemeinschaft die unterentwickelte Transportinfrastruktur modernisieren. So sollen 14 Seehäfen auf internationalen Standard gebracht werden. Durch Einbeziehung des Privatsektors in Aufbau und Betrieb von See- und Flughäfen ist eine Erhöhung der Effizienz geplant. Mit neuen Transportvorrichtungen und sinkenden Logistikkosten soll die regionale Integration vorangetrieben werden. (Kontaktanschrift)

Die indonesische Regierung arbeitet an einem Großprojekt, das darauf abzielt, 14 Seehäfen des Landes als Vorbereitung auf den 2015 anstehenden Binnenmarkt in Südostasien auf internationalen Standard zu bringen und die Verkehrsanbindung an die anderen Staaten der Region zu erleichtern. Dies erklärte kürzlich der stellvertretende Transportminister, Bambang Susantono, in Jakarta. Nach dem Fahrplan des Staatenbundes ASEAN (Association of South East Asian Nations) sollen die Mitgliedsländer bis zum genannten Jahr zu einer Wirtschaftsgemeinschaft (ASEAN Economic Community) zusammenwachsen. Gut funktionierende Transportfazilitäten und logistische Systeme bilden die Grundvoraussetzungen für die wirtschaftliche Integration und die Ausweitung des Handels in der Region.

Indonesien hat mit seiner weitgehend maroden Transportinfrastruktur in diesem Bereich einen immensen Nachholbedarf. Dieser bezieht sich sowohl auf die Verkehrsverbindungen zwischen den verschiedenen Landesteilen des Inselstaates wie auch auf die Anbindung an die Nachbarstaaten in der Region. Nach einer kürzlich veröffentlichten Untersuchung der Indonesian Logistics Association (ALI) machen die Logistikkosten des Landes etwa 25 bis 30% des Bruttoinlandsprodukts (BIP) aus. Ein nicht unerheblicher Teil dieser vergleichsweise hohen Kosten ist auf Zeitverluste bei der Abwicklung der Gütertransporte zurückzuführen.

Das geplante Großvorhaben zur Entwicklung der Seehäfen soll bei der Bewältigung der massiven Probleme einen ersten Durchbruch erlauben. Nach den Worten des Vizeministers handelt es sich bei den Seehäfen, die ausgebaut und modernisiert werden sollen, unter anderem um die Häfen Belawan (Medan), Dumai (Riau), Panjang (Lampung), Tanjung Priok (Jakarta), Tanjung Emas (Semarang), Tanjung Perak (Surabaya), Balikpapan (Ost-Kalimantan), Banjarmasin (Süd-Kalimantan), Makassar (Süd-Sulawesi) und Sorong (West-Papua). Über die notwendigen Gesamtinvestitionen für den Auf- und Ausbau liegen noch keine Zahlen vor.

Bezüglich der Finanzierung dieser Investitionen setzt Indonesien unter anderem auf den ASEAN Infrastructure Fund (AIF). Darüber hinaus bestehen gute Aussichten für Finanzierungen im Rahmen von bilateralen Kooperationen mit anderen asiatischen Partnerländern, wie VR China, Japan und Korea (Rep.). Japan signalisierte zum Beispiel auf dem 17. ASEAN-Gipfeltreffen Ende Oktober 2010 in Hanoi seine Bereitschaft, für eine Reihe von Projekten im Rahmen des "ASEAN Connectivity Master Plan" erhebliche Mittel bereitzustellen. Ob diese Zusage auch nach der schweren Naturkatastrophe vom März 2011 noch gilt, erscheint allerdings fraglich.

Nach Schätzungen der Weltbank benötigen die ASEAN-Länder für eine funktionsfähige Verkehrsinfrastruktur sowohl auf nationaler wie auch regionaler Ebene Investitionen im Gesamtumfang von umgerechnet rund 7,5 Bill. \$. Diese Mittel können allein aus staatlichen Haushalten und Fonds nicht verfügbar gemacht werden. Folglich gewinnt die Einbeziehung des Privatsektors in die anstehenden Projekte zunehmende Bedeutung. Allerdings fehlt es in Indonesien dafür nach Einschätzung von Analysten zurzeit noch an hinreichenden staatlichen Anreizen und Garantien, die eine groß angelegte Beteiligung der Privatwirtschaft ermöglichen könnten.

Schon seit mehreren Jahren spricht sich die Regierung für das PPP-Modell (Public-Private Partnership) aus und versucht, hierfür private Investoren zu gewinnen. Die bisherigen Erfolge halten sich jedoch in Grenzen, da die Regierung nur zögerlich dazu bereit ist, die von den Firmen geforderten Staatsgarantien bereitzustellen. Ohne diese stößt jedoch das Interesse des Privatsektors an Grenzen. Auf die vor einigen Jahren angebotenen 32 Projekte des Transportministeriums mit veranschlagten Kosten von 15,5 Mrd. \$ kamen vom Privatsektor kaum Reaktionen.

Neue Infrastrukturprojekte nach dem PPP-Modell gab Mitte 2011 indes die National Development Planning Agency (Bappenas) bekannt, darunter sechs Seetransportvorhaben im Wert von umgerechnet knapp 4,1 Mrd. \$ und acht Lufttransportprojekte im Wert von 2,2 Mrd. \$. Ein "Master Plan for the Acceleration and Expansion of Indonesian Economic Growth" (2011 bis 2025) der Regierung sieht Investitionen von insgesamt 4.000 Bill. Rp (330 Mrd. Euro; 1 Euro = 12.100 Rp) vor. Von dieser Summe betreffen mehr als 12% die Entwicklung des Transportsektors.

Vor einer umfangreichen Angebotseinholung für PPP-Kooperationen im Bereich von See- und Flughäfen will die Regierung nach den Worten von Susantono die Wirtschaftlichkeit von potenziellen PPP-Projekten näher prüfen lassen. Derzeit arbeiten insgesamt 199 Flughäfen und 315 Seehäfen unter der Regie des Transportministeriums. Nach Aussonderung der nach dem PPP-Konzept nicht rentablen Vorhaben sollen für die verbleibenden Projekte interessierte Privatfirmen über öffentliche Ausschreibungen dazu aufgefordert werden, Angebote zu unterbreiten. Vor der Ausschreibung muss jedoch eine Bewilligung von Bappenas eingeholt werden.

Bei der Vergabe von wirtschaftlich rentabel erscheinenden Projekten sollen laut Susantono Flughäfen Priorität erhalten. Nach den Plänen der Regierung sollen dabei private Investoren nicht nur den Betrieb übernehmen, sondern auch den Ausbau und die Modernisierung bestehender Flughafenterminals durchführen. Im Gegenzug will die Regierung im Rahmen von besonderen Verträgen Betriebskonzessionen mit einer Laufzeit von 10 bis 25 Jahren vergeben. In den Verträgen sollen auch die Gebühren, die an den Staat abgeführt werden müssen, festgelegt werden.

Mit der Übertragung der Betriebsrechte von nachweislich wirtschaftlichen Projekten an den Privatsektor und den damit verbundenen Einsparungen im Staatshaushalt dürften sich nach Ansicht von Susantono für die Regierung neue finanzielle Möglichkeiten ergeben, mehr in die Transportinfrastruktur unterentwickelter Regionen zu investieren, wo noch keine Wirtschaftlichkeit garantiert werden kann, aber der Aufbau für die Regionalentwicklung notwendig ist. Dabei handelt es sich vor allem um die zurückgebliebenen Gebiete in den östlichen Provinzen des Landes, wie Ost-Nusa-Tenggara, den Molukken und Papua.

Unterdessen hat die staatliche Flughafenbetriebsgesellschaft PT Angkasa Pura II von der Regierung Ende Juli 2011 grünes Licht für den Ausbau des internationalen Flughafens Soekarno-Hatta (Jakarta) erhalten. Die Kosten des Projektes werden auf 11,7 Bill. Rp veranschlagt. Nach Fertigstellung des detaillierten Engineering-Designs soll 2012 mit den Bauarbeiten begonnen werden. Mit dem Expansionsprojekt soll die Passagierabfertigungskapazität des Flughafens bis 2014 von 22 Mio. auf 62 Mio. Reisende pro Jahr erhöht werden. Der Flughafen arbeitet bereits weit über seiner Kapazität. 2010 wurden 44,3 Mio. Passagiere abgefertigt. Auch der Fracht-Terminal des Flughafens soll ausgebaut werden. Die PT Angkasa Pura II betreibt landesweit zwölf Flughäfen.

Kontaktanschrift:

Ministry of Transportation (Departemen Perhubungan)

Jl. Medan Merdeka Barat No. 8

Jakarta 11011, Indonesien

Tel.: 006221/381 13 08; Fax: -345 16 57

E-Mail: contact@dephub.go.id Internet: www.dephub.go.id

(N.B.)