

Branchen | Indonesien | Seidenstraße

China dominiert Indonesiens Infrastrukturausbau

In Indonesien werden viele Großprojekte mit chinesischer Beteiligung und Finanzierung umgesetzt. Der traditionelle Technologiepartner Japan verliert Einfluss.

10.08.2022

Von Frank Malerius | Jakarta

- ▶ [Hochtechnologie muss importiert werden](#)
- ▶ [Furcht vor Schuldendienst](#)
- ▶ [Ein übermächtiger Handelspartner](#)

Der Ausbau der Infrastruktur ist eines der wichtigsten Entwicklungsziele des riesigen indonesischen Archipels, denn der reibungslose Transport von Gütern und die flächendeckende Verfügbarkeit von Energie ist Voraussetzung für weiteres Wirtschaftswachstum. Deshalb werden überall im Land Straßen, Brücken, Häfen, Flughäfen, Bahnlinien und Kraftwerke gebaut.

Hochtechnologie muss importiert werden

Einfache Arbeiten kann der Inselstaat aus eigener Kraft leisten. Sobald es Hochtechnologie bedarf, braucht er Unterstützung. Und die kommt immer häufiger aus China. Für die Volksrepublik ist Indonesien Teil der Neuen Seidenstraße, einer weltumspannenden Infrastrukturoffensive, die auch dem Transport chinesischer Güter dienen soll.

In Indonesien gibt es zahlreiche Infrastrukturprojekte, die mit chinesischer Beteiligung durchgeführt beziehungsweise die chinesisch geleitet und finanziert werden. Im Fokus stehen Großprojekte der Transportinfrastruktur, im Kraftwerksbau oder in der [Entwicklung der digitalen Infrastruktur](#) (der sogenannten digitalen Seidenstraße). Die indonesische Regierung verlautbart, stets einen Know-how-Transfer und Arbeitsplätze für Indonesier zu gewährleisten.

Allerdings haben die chinesischen Partnerunternehmen den Ruf, dass ihre Compliance-Standards niedrig seien. Großprojekte werden oftmals in Regierungsverhandlungen besiegelt. Das Nachsehen hat vielfach Japan, der traditionelle Technologiepartner Indonesiens.

Großprojekte in Indonesien mit chinesischer Beteiligung



Quelle: Medienberichte 2022

[Auf Datawrapper anschauen](#) 

Eines der größten und prestigeträchtigsten dieser Projekte ist die Konstruktion der ersten Schnellbahnlinie zwischen Jakarta und Bandung. Durch die Coronakrise hat sich der Bau verzögert und wird möglicherweise 8 Milliarden US-Dollar (US\$) kosten – und damit 2 Milliarden US\$ mehr als ursprünglich geplant. Japan hatte sich ebenfalls beworben.

Eine wirtschaftlich deutlich höhere Bedeutung hat der Aufbau einer Wertschöpfungskette von Nickel – vom Abbau über die Weiterverarbeitung in neu gebauten Schmelzanlagen, bis hin zur Produktion von Edelstahl (für das Nickel benötigt wird) in neuen Stahlwerken. Hier hat China nach Angaben des Investitionsministeriums Badan Koordinasi Penanaman Modal bereits 30 Milliarden US\$ investiert, [vor allem auf der Insel Sulawesi](#). Die indonesischen Stahlexporte haben sich zwischen 2016 und 2021 auf 21 Milliarden US\$ verzehnfacht. Indonesien ist dabei zu einem der weltgrößten Exporteure von Edelstahl avanciert. Zweiter großer Verwendungszweck für indonesischen Nickel sollen Batterien für Elektroautos werden – mit möglichst vielen Verarbeitungsstufen im eigenen Land.

Zudem gibt es mehrere größere und kleinere Staudammprojekte, die von chinesischen Unternehmen geleitet und finanziert werden. Neuestes Großprojekt ist aber der ["Green Industrial Park"](#) in Nordkalimantan. China gehört Presseberichten zufolge dort zu den Investoren und dürfte auch einen erheblichen Teil der Mieter stellen. Eine komplette Aufstellung chinesischer Infrastrukturprojekte in Indonesien ist nicht verfügbar, selbst über Großprojekte berichtet die Presse nur rudimentär.

Furcht vor Schuldendienst

In der indonesischen Bevölkerung gibt es ein großes Unbehagen bezüglich des steigenden Einflusses von China im Land. Viele Menschen befürchten einen Ausverkauf des heimischen Rohstoffreichtums über möglicherweise korrupte Geschäftspraktiken. Und bei Infrastrukturprojekten würden, so die gängige Überzeugung, chinesische

Arbeitertrupps Indonesiern die Jobs wegnehmen. Politiker, die sich zu oft mit chinesischen Amtsträgern treffen und fotografieren lassen, riskieren einen Imageverlust.

Auch ein möglicher Schuldendienst an China gehört zu den Ängsten. Dieser dürfte aber schon aufgrund der Größe der indonesischen Volkswirtschaft deutlich verträglicher sein als anderswo. Denn die "Trillion-Dollar-Economy" des Archipels ist fast so groß wie die Wirtschaftsleistung ganz Subsahara-Afrikas abzüglich Nigeria. Die indonesischen Staatsfinanzen gelten als solide. Allerdings sind die Staatsunternehmen hoch verschuldet.

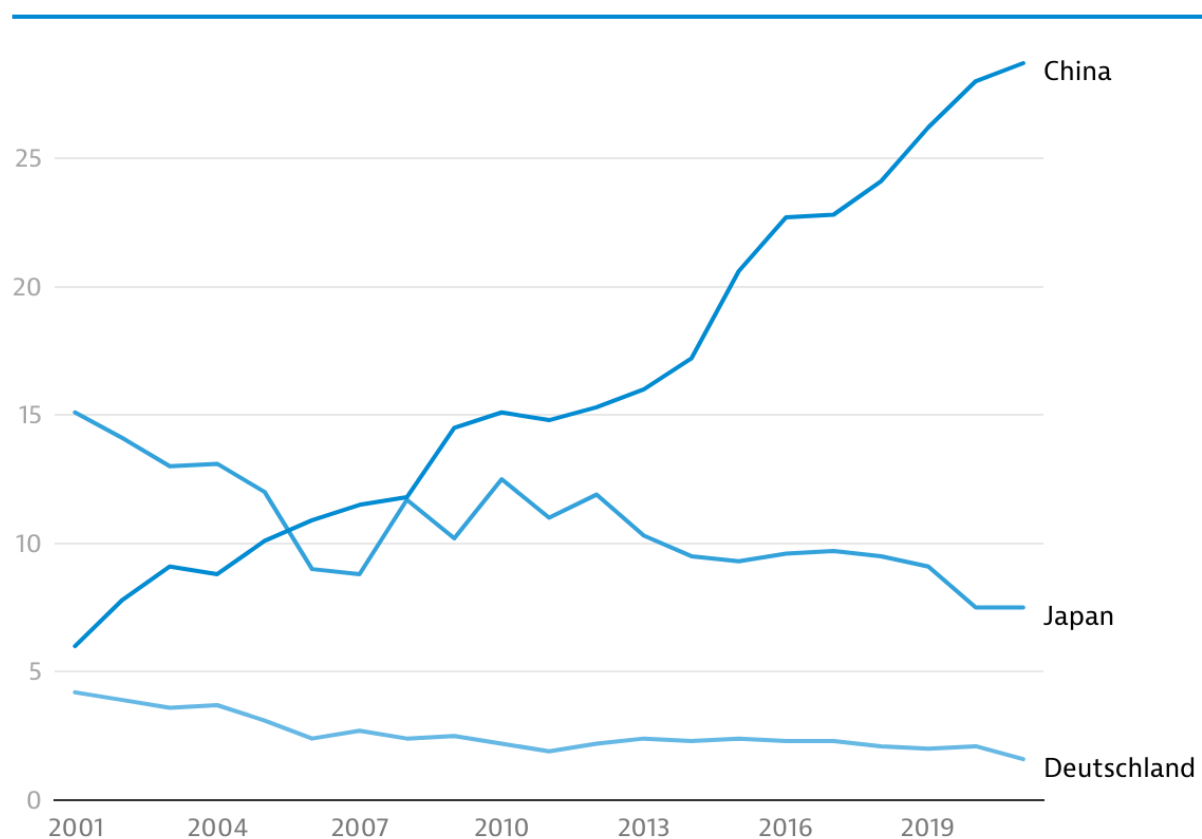
Für Außenstehende ist zumeist nicht transparent, welchen Anteil ein chinesischer Partner am jeweiligen Projektvolumen hat. Einige Aufmerksamkeit erhielt 2021 ein Bericht, nach dem chinesische Infrastrukturprojekte Indonesien versteckte Schulden in Höhe von 17,3 Milliarden US\$ aufhalsen wollten.

Beim Bau der Schnellbahnstrecke Jakarta-Bandung sollen die Kosten aus dem Staatshaushalt herausgehalten werden und stattdessen in den Büchern der beteiligten Staatsunternehmen landen. Ob das nach den Kostensteigerungen weiter möglich ist, ist zweifelhaft.

Ein übermächtiger Handelspartner

Der wachsende Einfluss Chinas zeigt sich nicht nur in den vielen Infrastrukturprojekten, sondern auch bei der erdrückenden Handelsmacht. Fast 30 Prozent aller wertmäßigen Warenimporte Indonesiens kommen aus der Volksrepublik.

Anteil an Indonesiens Warenimporten (in Prozent)



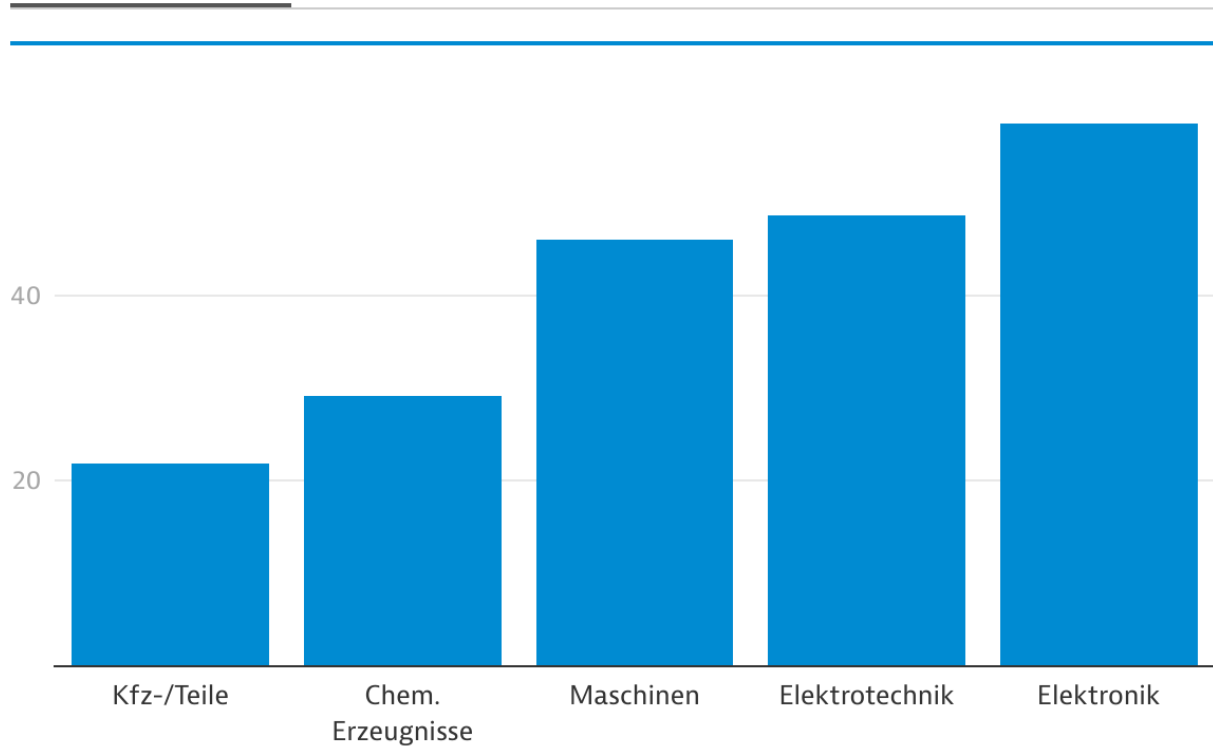
Quelle: UN Comtrade 2022

[Auf Datawrapper anschauen](#) [↗](#)

In allen größeren Industriesektoren ist China mit großem Abstand wichtigster Lieferant, Ausnahme sind Kfz und -Teile. Aber auch hier dürfte das Reich der Mitte die führenden Japaner bald überflügeln.

Indonesiens Importe 2021 aus China nach Sektoren

Anteil (in Prozent) Wert (in Milliarden US\$)



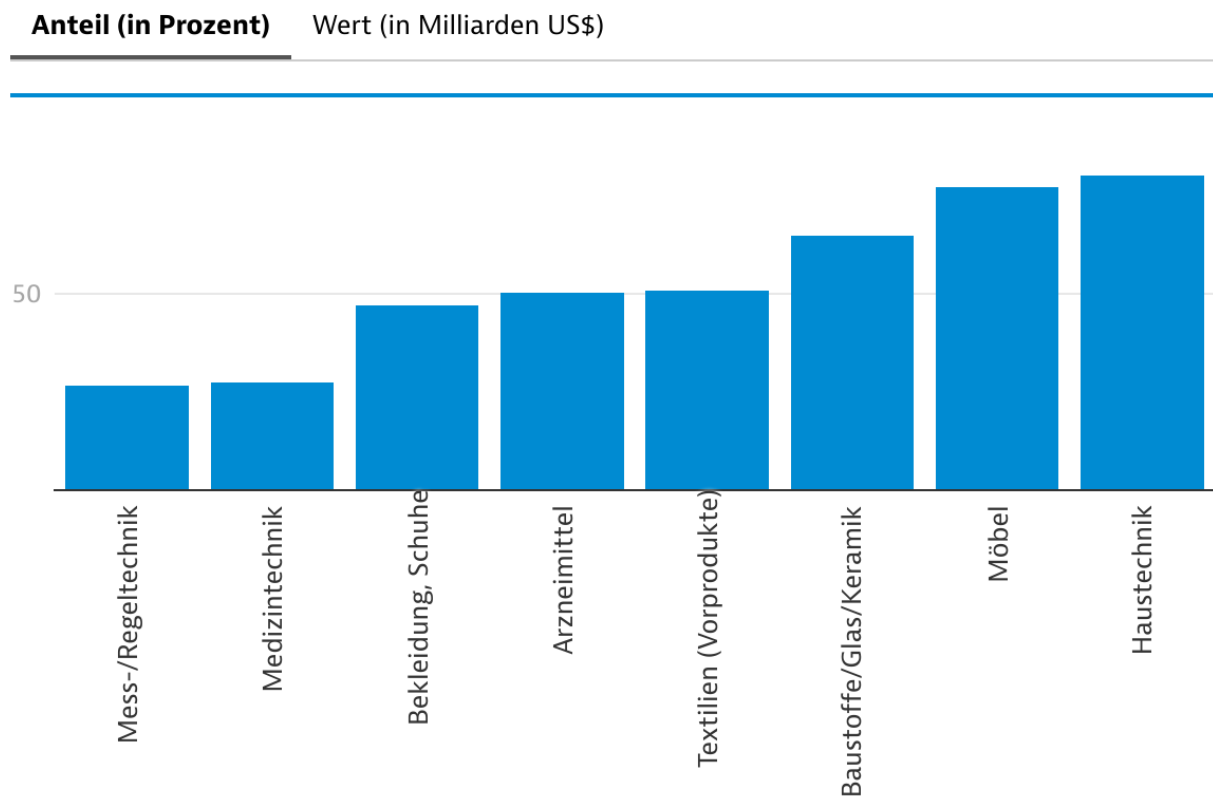
SITC 78; 5; 71-74; 77 minus 776; 75+76+776

Quelle: UN Comtrade 2022

[Auf Datawrapper anschauen](#) 

Die Importstruktur verdeutlicht, dass Indonesien vor allem verarbeitete Produkte und Technologie aus China einführt.

Indonesiens Importe 2021 aus China nach Produktgruppen



SITC 872; 772+874; 84+85; 54; 65; 66; 82; 81

Quelle: UN Comtrade 2022

[Auf Datawrapper anschauen](#)

Zwar ist China auch wichtigster Abnehmer von indonesischen Exportgütern, vor allem von Kohle. Doch das bilaterale Außenhandelsdefizit des Archipels ist beständig. Im Jahr 2018 betrug es 18,4 Milliarden US\$. Die hohen Weltmarktpreise für Kohle haben es 2021 auf 2,4 Milliarden US\$ schrumpfen lassen.

Mehr zu:

Indonesien
Seidenstraße / FDI / Infrastruktur
Wirtschaftsumfeld

Kontakt

Annika Pattberg

Wirtschaftsexpertin

+49 228 24 993 359

[Ihre Frage an uns](#)

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

© 2022 Germany Trade & Invest

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