



OTROS
DOCUMENTOS

2023



Guía de participación en proyectos de inversión en Indonesia

Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Yakarta

Este documento tiene carácter exclusivamente informativo y su contenido no podrá ser invocado en apoyo de ninguna reclamación o recurso.

ICEX España Exportación e Inversiones no asume la responsabilidad de la información, opinión o acción basada en dicho contenido, con independencia de que haya realizado todos los esfuerzos posibles para asegurar la exactitud de la información que contienen sus páginas.

icex



OTROS
DOCUMENTOS

15 de diciembre de 2023
Yakarta

Este estudio ha sido realizado por
Francisco Javier Angulo Murillo

Bajo la supervisión de la Oficina Económica y Comercial
de la Embajada de España en Yakarta

<http://indonesia.oficinascomerciales.es>

Editado por ICEX España Exportación e Inversiones, E.P.E.

NIPO: 114-23-011-6

Índice

1. Resumen ejecutivo	4
2. Contexto sociopolítico	8
3. Formas de acceso a los proyectos de inversión	15
3.1. Proyectos públicos	16
3.1.1. Planificación ejecutiva	16
3.1.2. Planificación financiera	18
3.1.2.1. Financiación bilateral	20
3.1.2.2. Financiación multilateral	21
3.1.3. Regulación y vías de entrada	28
3.2. Asociaciones público-privadas (PPP)	30
3.2.1. Proyectos solicitados	33
3.2.2. Proyectos no solicitados	34
3.3. Implantación en Indonesia	36
3.3.1. Sociedad de responsabilidad limitada extranjera (PT PMA)	36
3.3.2. Sociedad de responsabilidad limitada local (PT)	37
3.3.3. Oficinas de representación	38
4. Barreras y riesgos asociados a la inversión	39
5. Oportunidades de inversión	42
6. Anexos	45

1. Resumen ejecutivo

Indonesia, **mayor economía del Sudeste Asiático** y cuarto país más poblado del mundo, tiene una forma de gobierno de República presidencialista con un presidente como la máxima autoridad ejecutiva. Aunque la influencia del islam es significativa en la toma de decisiones, Indonesia es un Estado laico con un sistema democrático y una constitución secular que garantiza la libertad religiosa, reconociendo oficialmente seis religiones. La historia de Indonesia incluye un período colonial bajo los Países Bajos hasta su independencia proclamada por Sukarno en 1945.

Miembro de organizaciones clave, como la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (**ASEAN**), las **Naciones Unidas**, la Organización Mundial del Comercio (**OMC**), el Fondo Monetario Internacional (**FMI**) o el **G20**, la economía indonesia muestra una notable estabilidad macroeconómica y excelentes perspectivas de crecimiento para los próximos años. Indonesia podría llegar a convertirse en la **4ª mayor economía del mundo en 2050**. De hecho, el Banco Mundial volvió a incluir a Indonesia en el grupo de países de **renta media-alta** en junio de 2023. Si Indonesia mantiene este estatus durante dos años seguidos, el país dejaría de ser elegible para recibir financiación concesional de fuentes oficiales que se basan en el método Atlas de dicha institución. Este es el caso del Fondo para la Internacionalización de la Empresa (**FIEM**) en España.

En la actualidad, bajo el liderazgo del presidente Joko Widodo, Indonesia busca mejorar la infraestructura, simplificar regulaciones y fomentar la inversión extranjera a través de medidas como la Ley Ómnibus de Creación de Empleo de octubre de 2020. Se ha procedido a la apertura de sectores previamente restringidos a la inversión extranjera y se busca crear un marco favorable para la inversión, tanto nacional como extranjera. El país cuenta con diversos sectores con un alto potencial de desarrollo y representa grandes oportunidades para la empresa española. Si bien, existen deficiencias que se mantienen en la práctica como un **mercado carácter proteccionista** (barreras al comercio y la inversión), **burocracia excesiva** y **falta de transparencia**.

El próximo febrero de 2024 se celebrarán elecciones presidenciales. A diferencia de la polarización característica de otros países, las líneas ideológicas son menos definidas en Indonesia. Desde la continuidad hasta posibles cambios autoritarios o un aumento del radicalismo religioso representado por varios candidatos, estas elecciones generarán incertidumbre acerca del futuro político del país.

Indonesia, rica en *commodities*, busca implementar una **estrategia *downstreaming***, transformando materias primas en productos de mayor valor añadido. Para ello, se requiere el desarrollo de una industria manufacturera y una inversión que asciende a los **545.300 MUSD**.

A pesar del aumento del presupuesto destinado a la inversión pública durante la administración de Jokowi, el **presupuesto estatal** se limita al **37% de las necesidades totales**, por lo que la inversión

privada es esencial. En concreto, la inversión de la empresa española en Indonesia puede adoptar las formas de **proyectos públicos** (con financiación bilateral G2G o multilateral), **proyectos PPP** (*Public-Private Partnerships*) o la **implantación** en el país.

El Plan Nacional de Desarrollo a Largo Plazo (RPJPN) 2005-2025 se desglosa en cuatro Planes Nacionales de Desarrollo a Medio Plazo (RPJMN) que coincidan con el periodo de mandato del gobierno electo. El RPJMN 2020-2024, actualmente en vigor, enfatiza cinco prioridades, incluyendo el desarrollo humano y de infraestructuras. La estrategia para infraestructuras comprende servicios básicos, transporte, urbanización y energía, con objetivos ambiciosos en áreas como la vivienda, el transporte urbano o la electrificación. Estos objetivos se traducen en una serie de proyectos que se financiarán mediante préstamos externos y cuya planificación es llevada a cabo por el Ministerio de Planificación del Desarrollo Nacional (**PPN/Bappenas**). El proceso se divide en tres etapas: la Lista de Préstamos Externos Planificados a Medio Plazo (**Blue Book**), la Lista de Préstamos Externos Prioritarios Planificados (**Green Book**) y la **Lista de Actividades**.

La última revisión del *Green Book* 2023 recoge un total de **77 proyectos** por un importe de **20.271 MUSD**. La mayor parte de los fondos proceden de la **cofinanciación (42,1%)** entre varios países, instituciones multilaterales o una combinación de los anteriores. El importe más elevado se corresponde con el proyecto de construcción de la línea este-oeste de tránsito rápido (MRT) en Yakarta (fase I, etapa I), cuya financiación se reparte entre el Banco Asiático de Desarrollo (BAsD) y JICA, la Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Destaca también la cofinanciación entre el Banco Islámico de Desarrollo (BIsD), el Banco Mundial (BM) y el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII) para el fortalecimiento de la red de derivación sanitaria indonesia. A su vez, la **financiación bilateral** asciende al **32,4%** del volumen total de préstamos, siendo Japón (42,0%), **España (13,1%)** y China (13,0%) los socios más destacados. Los proyectos financiados por España incluyen la construcción de tres buques de vigilancia pesquera y el desarrollo del sistema de comunicaciones, el fortalecimiento de la ciberseguridad en Indonesia o el desarrollo de un sistema de comunicaciones para la gestión de catástrofes. Por otro lado, la **financiación multilateral** representa el **25,5%** restante, destacando el peso del BAII (38,5%), el BM (38,0%) y el BAsD (18,7%). Estas instituciones desarrollan sus estrategias país alineadas con los objetivos del RPJMN y elaboran planes operativos con los proyectos que financiarán con cargo a sus presupuestos.

La contratación pública en Indonesia se rige por la Ley No. 16/2018 y su enmienda a través de la Ley No. 10/2021. A diferencia de España, Indonesia no es signataria del Acuerdo plurilateral sobre Contratación Pública de la OMC. La empresa española puede participar en proyectos mediante **adjudicación directa, licitación internacional o licitación restringida a empresas extranjeras**. No hay restricciones generales, pero la participación puede variar según el proyecto y sector. La licitación internacional está limitada a ciertos casos y requiere la colaboración con empresas locales. La práctica común implica formar **consorcios, subcontrataciones o asociaciones con empresas locales** para cumplir con los requisitos de contenido local, experiencia y tecnología necesaria. Además, existe un cierto cuasi-monopolio en una buena parte de sectores del país, por lo que las



empresas estatales (SOE) lideran proyectos en muchos sectores. Por su parte, la licitación restringida a empresas extranjeras se vincula al empleo de financiación ligada con carácter oficial.

En cuanto a las **asociaciones público-privadas (PPP)**, estos proyectos pueden ser solicitados (por el sector público) o no solicitados (a propuesta del sector privado). Las etapas y características de cada tipo presentan ciertas peculiaridades, si bien el esquema de funcionamiento es relativamente similar. Asimismo, el pago por uso o el pago por disponibilidad son las opciones de retorno de la inversión más extendidas. El crédito FIEM puede emplearse para financiar la parte privada de los proyectos PPP. Para ello, se requiere un análisis independiente exhaustivo (*due diligence*) y la proporción de garantías (de proyecto y, en ciertos casos, corporativa).

El gobierno de Indonesia ha creado un marco regulatorio para velar por el correcto funcionamiento de los proyectos PPP. Entre ellos destaca la Regulación Presidencial No. 38/2015 o el Decreto Ministerial del Plan de Desarrollo Nacional No. 4/2015, entre otros. La agencia de contratación pública (GCA) evalúa las propuestas y propone la inclusión de los proyectos en el conocido como **PPP Book**, un documento anual que recoge los proyectos PPP clasificados en listos para ser ofrecidos, en fase de preparación, en fase de licitación y casos de éxito. El *PPP Book* 2023 incluye un total de **52 proyectos** por un importe de **23.962 MUSD**, 5 proyectos más que en la edición 2022. De ellos, 2 están listos para ser ofrecidos y 50 se encuentran en fase de preparación.

La **implantación** en Indonesia puede adoptar tres formas societarias: sociedad de responsabilidad limitada extranjera (PT PMA), sociedad de responsabilidad limitada local (PT) y oficina de representación. La **PT PMA** es la preferida por inversores extranjeros, ya que permite generar ingresos y beneficios, si bien los requisitos (capital mínimo, desembolso, tiempo, costes, etc.) son más exigentes que los necesarios para constituir una PT. Ahora bien, la **PT** no admite participación extranjera y solo puede ser propiedad de ciudadanos indonesios. Ambas figuras se rigen por la Ley No. 40/2007 y la Ley No. 11/2020. Por otra parte, la **oficina de representación** suele ser el primer paso de empresas que exploran el mercado indonesio o buscan realizar actividades de promoción. La Junta Coordinadora de Inversiones de Indonesia (**BKPM**) gestiona las inversiones extranjeras. Es común que los inversores extranjeros contraten servicios locales para realizar trámites ante ella.

En Indonesia existen **barreras** significativas para la inversión, especialmente en áreas como los **requisitos de contenido local**, porcentajes mínimos de bienes y servicios nacionales. El gobierno ha fortalecido estas medidas y se espera que el objetivo de contenido local se eleve al 53% para 2024. Otra barrera son las **certificaciones SNI** (*Standar Nasional Indonesia*) que buscan asegurar la calidad de los productos, pero que pueden dificultar la importación al no reconocer certificados extranjeros. El gobierno pretende aumentar el porcentaje de productos sujetos a SNI al 20% en 2024. Otros riesgos incluyen la corrupción, barreras a la adquisición de terrenos, impactos medioambientales, susceptibilidad a desastres naturales, riesgos legales y burocráticos, volatilidad cambiaria o problemas de propiedad intelectual, entre otros. La **presencialidad**, el apoyo de **partners locales** y la **perseverancia** son recomendaciones clave para abordar estos desafíos y aprovechar las oportunidades del mercado indonesio.



Entre ellas destacan las **infraestructuras**, ya que las inversiones han sido tradicionalmente insuficientes e inadecuadas. Las oportunidades abarcan mejoras en infraestructuras energéticas y eléctricas, con un enfoque destacado en **energías renovables** para alcanzar las metas del RPJMN 2020-2024, hasta la optimización del transporte, incluyendo carreteras, puentes, ferrocarriles, aviación y puertos para abordar problemas de congestión y mejorar la conectividad. Además, el sector de tecnologías de la información y las telecomunicaciones (**TIC**) se presenta como un campo propicio para la expansión, dada la brecha digital existente, con oportunidades específicas en satélites, fibra óptica, radioenlaces y centros de datos.

En el ámbito **turístico**, Indonesia busca atraer inversión extranjera, especialmente en proyectos sostenibles. Cabe destacar la iniciativa de replicar el exitoso modelo de Bali en 10 nuevas ubicaciones – los 10 Nuevos “Balis” – generando oportunidades en el desarrollo de infraestructuras, hostelería, restauración y ecoturismo. El país ha establecido **20 Zonas Económicas Especiales (ZEE)** para atraer inversiones mediante incentivos fiscales y no fiscales, abarcando tanto áreas industriales como turísticas. Resalta también el ambicioso proyecto de la nueva capital, **Nusantara**. Se estima que el 20% de su financiación se corresponderá con presupuesto público, mientras que el 80% restante se atribuirá a esquemas PPP y otras fuentes alternativas.

El sector de **defensa** es otro punto destacado, ya que Indonesia planea modernizar sus fuerzas armadas, ofreciendo oportunidades en la importación de equipos estratégicos. Otros sectores con potencial incluyen servicios financieros digitales, salud, químicos, comercio electrónico o *smart cities*, entre otros.

Las empresas de la Unión Europea, incluyendo las españolas, tienden a invertir en sectores de alto valor añadido como infraestructuras, manufactura, energía renovable o automoción, entre otros. **España** ha sido un inversor relevante en Indonesia, particularmente en sectores como **energías renovables, infraestructuras** o **defensa**, entre otros.

2. Contexto sociopolítico

Indonesia, mayor economía del Sudeste de Asia y cuarto país más poblado del mundo con cerca de 278 millones de habitantes, adopta la forma de gobierno de República presidencialista, con un presidente de la República que representa la máxima autoridad del Poder Ejecutivo. Además, el sistema de gobierno es el de democracia parlamentaria, sistema perfectamente consolidado en el país que, además, muestra un alto grado de estabilidad, pragmatismo y espíritu de consenso.

Como el país con la mayor población musulmana del mundo, Indonesia tiene una influencia significativa de los principios islámicos en la toma de decisiones políticas. La sociedad en Indonesia es diversa y multicultural, con una gran variedad de grupos étnicos y siendo el javanés el más numeroso. La familia es una institución central en la sociedad indonesia, y la jerarquía social es un aspecto importante para su cultura. Además, la mayoría de los indonesios practican el islam. Sin embargo, es esencial destacar que Indonesia es un Estado laico en su estructura política. Aunque el islam es la religión mayoritaria y juega un papel relevante en la sociedad y la cultura, el país se rige por un sistema democrático y una constitución secular que garantiza la libertad religiosa. Si bien, el gobierno indonesio solo reconoce oficialmente seis religiones: islam, protestantismo, catolicismo, hinduismo, budismo y confucianismo. No se permite el ateísmo y se considera una ideología socialmente inaceptable en Indonesia, aunque no existe una ley específica que lo prohíba. En cuanto a la evolución histórica del país, los Países Bajos mantuvieron, entre el siglo XVII y mediados del siglo XX, un férreo dominio colonial sobre Indonesia, conocida entonces como las "Indias Orientales Neerlandesas". Durante esta época, los Países Bajos explotaron los abundantes recursos naturales del archipiélago y ejercieron un estricto control sobre la administración del territorio.

A principios del siglo XX, Indonesia experimentó un despertar nacionalista con la creación de organizaciones y partidos políticos que abogaban por la soberanía de Indonesia y la promoción de la identidad nacional. En 1945, Sukarno, un líder carismático y destacado defensor de la independencia, junto con Mohammad Hatta, proclamaron la independencia de Indonesia.

Más adelante, la llegada de Suharto al poder en 1967 marcó el inicio de la era de la "Nueva Orden". Durante su mandato, Suharto implementó políticas económicas pragmáticas que buscaron atraer inversión extranjera y fomentar el desarrollo económico a través de un enfoque promercado. Esto resultó en un período de crecimiento económico sostenido y modernización, especialmente en sectores como la industria y la agricultura. Además, Suharto buscó estrechar lazos con potencias occidentales y se alineó más con Occidente, lo que le permitió recibir apoyo económico y político significativo. Sin embargo, su mandato también se caracterizó por una elevada corrupción, nepotismo y concentración de riqueza en manos de unas pocas élites cercanas al poder.



Pese a ello, la rápida industrialización y prosperidad económica que caracterizó el mandato de Suharto llevó a calificar a Indonesia como el “milagro de Asia Oriental” a principios de 1990. De hecho, la tasa de pobreza, situada en el 50% en 1960, se redujo al 13,5% en 1993.

La dependencia de la inversión extranjera, fundamental para financiar proyectos gubernamentales y estimular la actividad empresarial, hizo que Indonesia adoptara una postura de apertura a nivel internacional y aplicara diversas medidas liberalizadoras entre 1966 y 1969. No obstante, la orientación del país hacia el comercio y la apertura exterior ha variado en función de la etapa del ciclo económico en la que se encuentre. En periodos de dificultad económica, el país muestra una predisposición a la apertura y promueve medidas orientadas hacia el exterior. En cambio, Indonesia adopta una postura más proteccionista en momentos de bonanza económica. Por ejemplo, el incremento de los precios del petróleo y consecuente aumento de los ingresos del país a principios de los años 70 manifestó la preferencia de Indonesia por sustituir las importaciones y promover el desarrollo de la industria nacional.

Además, es en esta época cuando Indonesia, junto con Malasia, Singapur, Filipinas y Tailandia crearon la Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ASEAN). Aunque nació como una organización regional para garantizar la seguridad durante la Guerra Fría, se trata de una institución relevante a día de hoy que vela por los intereses de sus países miembros en materia de integración y cooperación regional, desarrollo económico o promoción del comercio y la inversión. Asimismo, desempeña un papel clave en el diálogo y cooperación con otros países y organizaciones internacionales.

En 1997, Indonesia se vio gravemente afectada por la crisis financiera asiática, con una depreciación drástica de la moneda nacional. La contracción económica resultó en un aumento del desempleo y la pobreza. Además, la crisis expuso la vulnerabilidad de la economía indonesia a los flujos de capitales internacionales, así como la necesidad de una mayor diversificación económica, una gobernanza más transparente y reformas estructurales. Por su parte, Indonesia contaba con un sector financiero deficiente. El modelo de supervisión presentaba grandes carencias y prevalecía la cultura del clientelismo y la corrupción. Dada la incapacidad del gobierno de Indonesia para hacer frente a la crisis, se solicitó un rescate financiero al Fondo Monetario Internacional (FMI) para estabilizar la economía del país, firmando tres acuerdos con dicha institución.

El gobierno de Indonesia, en su intento por aferrarse al poder, no estaba dispuesto a aplicar todas las reformas económicas que el FMI le había recomendado. Dentro del paquete de medidas se encontraban aspectos como la reducción de aranceles, la eliminación de barreras no arancelarias o la liberalización de ciertos sectores de servicios. Tras la recuperación económica, Indonesia adoptó nuevas formas de proteccionismo y revirtió las reformas anteriores, prohibiendo ciertas importaciones y limitando la actividad de proveedores extranjeros de servicios en sectores como las finanzas, el transporte marítimo o las telecomunicaciones.



Se trata de un aspecto característico de Indonesia que se mantiene hasta la actualidad. El país destaca por presentar un marcado carácter proteccionista que protege la industria local, dificulta la entrada de productos y servicios extranjeros, y solo recurre a terceros países para atraer fondos o suplir las carencias de tecnología que presenta en distintos sectores.

La crisis económica se desplazó al plano social y político, y finalmente, el descontento generalizado y las diversas revueltas que tuvieron lugar condujeron a la dimisión de Suharto en 1998. Indonesia entró entonces en un período de transición política conocido como "Reforma" (o *Reformasi*, en indonesio), a partir de la que se sucedieron varios presidentes. Esta etapa estuvo marcada por cambios estructurales significativos, como la descentralización del poder a las regiones y la introducción de límites al poder presidencial para fortalecer la democracia. No obstante, también se evidenciaron continuidades preocupantes, como la persistencia de la corrupción, la pobreza y la concentración del capital en manos de la élite de la sociedad. Durante esta fase, se llevaron a cabo reformas políticas para garantizar elecciones libres y justas, así como una mayor libertad de prensa y participación de la sociedad civil. En el ámbito económico, se acometieron medidas para impulsar el crecimiento y la estabilidad. Se implementaron políticas de austeridad para controlar la inflación y se buscó fortalecer la supervisión financiera para evitar la especulación e inestabilidad de los mercados.

Además, en esta época, Indonesia buscó aumentar su competitividad y mejorar sus lazos con la comunidad internacional a través de la cooperación económica con otros países y bloques comerciales. Indonesia firmó acuerdos de libre comercio con diversas naciones (AFTA con los países de la ASEAN, IJ-EPA con Japón o IMFTA con Malasia, entre otros) y se esforzó por atraer inversión extranjera directa para fomentar el crecimiento. La economía indonesia se abrió más al comercio internacional, se promovió la transparencia y se enfatizó la diplomacia multilateral, convirtiéndose en un miembro activo en organizaciones regionales e internacionales como las Naciones Unidas, la ya mencionada ASEAN o el Movimiento de Países No Alineados. Indonesia participó en el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) desde 1950 y fue uno de los miembros fundadores de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 1995. En relación con la OMC, cabe destacar que Indonesia, a diferencia de España, no es un Estado signatario del Acuerdo plurilateral sobre Contratación Pública, por lo que existen diferencias en materia de contratación pública entre ambos países. Indonesia es también miembro fundador del Banco Mundial, el Fondo Monetario Internacional y el Banco Asiático de Desarrollo. Asimismo, el país es miembro de la Organización de la Conferencia Islámica y del G20. De hecho, Indonesia ostentó la presidencia de este último en 2022.

Otra iniciativa regional relevante para Indonesia es el Foro de Cooperación Económica Asia-Pacífico (APEC). Se trata de un foro informal sin compromisos formalmente vinculantes que ha ejercido influencia en la política comercial y de inversión del país. Este foro busca la igualdad de trato entre inversores nacionales y extranjeros, si bien adopta un enfoque voluntario en lo que a liberalización del comercio se refiere.

En 2009, los miembros de la ASEAN firmaron el Acuerdo Global de Inversión (ACIA) para liberalizar y facilitar la inversión en los países de la región. Dada la importancia de la inversión extranjera directa (IED) para Indonesia, se espera que el país se apoye en dicho compromiso. En 2007, el gobierno promulgó una nueva ley de inversiones que especificaba el trato a inversores internacionales e incluía un listado de sectores restringidos o cerrados a la inversión extranjera por ser considerados estratégicos para el país. Este listado, sujeto a revisiones cada 2-3 años, es conocido como lista negativa de inversiones o *Daftar Negatif Investasi* (DNI), en indonesio. La última revisión tuvo lugar en 2016, bajo el primer mandato del presidente actual.

En 2011, durante la administración del presidente Susilo Bambang Yudhoyono, se aprobó el Master Plan para la Aceleración y Expansión del Desarrollo Económico de Indonesia 2011-2025, también conocido como MP3EI. Este plan busca atraer inversiones, mejorar las infraestructuras, desarrollar zonas económicas especiales y fomentar la colaboración público-privada para impulsar el crecimiento económico del país y convertir a Indonesia en una de las 10 principales economías del mundo para 2025. El enfoque del MP3EI se descompone en 8 áreas (agricultura, minería, energía, industria, mar, turismo, telecomunicaciones y desarrollo de áreas estratégicas) y desarrolla corredores económicos basados en las particularidades y potencial de cada región. Por ejemplo, Sumatra se constituye como el centro de producción y procesamiento de recursos naturales; Java como industria nacional y prestación de servicios; y Bali como centro para el turismo, entre otros.

El MP3EI presenta una visión de largo plazo, abarca un amplio periodo de tiempo y excede la duración de un mandato presidencial (5 años con posibilidad de una única reelección). Por ello, este documento, sujeto a actualizaciones, debe interpretarse como un conjunto de orientaciones y recomendaciones para el desarrollo económico del país. De hecho, el MP3EI no sustituye los documentos de planificación del desarrollo existentes elaborados por el gobierno, tales como el Plan Nacional de Desarrollo a Largo Plazo (RPJPN) o el Plan Nacional de Desarrollo a Medio Plazo (RPJMN), sino que los respalda. De forma similar, el RPJPN 2005-2025 abarca cuatro mandatos presidenciales y contiene orientaciones para los planes a medio plazo. Cada gobierno puede establecer sus prioridades, si bien las políticas deben estar en consonancia con el plan a largo plazo. Todos los documentos mencionados serán objeto de análisis a lo largo del documento.

La falta de medidas concretas para alcanzar los objetivos ha sido una de las mayores críticas al MP3EI. De hecho, pese a compartir la misma visión y mantener su compromiso, el actual gabinete de gobierno nunca ha utilizado el término MP3EI, sino que siempre se remite a los planes de planificación del desarrollo vigentes.

El actual gobierno, dirigido por el presidente Joko Widodo (popularmente conocido como Jokowi), centró su primer mandato (2014-2019) en mejorar las infraestructuras, diversificar la economía y reducir las barreras para hacer negocios en Indonesia. Reelegido para un segundo y último mandato (2019-2024), el presidente Jokowi y su gabinete han fijado como objetivos el desarrollo de capital humano, la construcción de infraestructuras, la simplificación de la regulación, la reducción de la burocracia, la facilitación de la inversión, la transformación económica mediante el desarrollo de la

industria y los servicios, así como el traslado de la capital del país a Kalimantan (Nusantara). Por su parte, la imagen exterior que el gobierno pretende proyectar es la de un país abierto y democrático, si bien existe un trato privilegiado en materia económica a sus socios regionales del Sudeste Asiático y del resto de Asia, especialmente a los países que forman parte de la ASEAN.

El segundo mandato de Jokowi vino marcado por la aprobación de la Ley Ómnibus de Creación de Empleo en octubre de 2020. Esta legislación busca simplificar y agilizar el entorno regulatorio para atraer inversiones y mejorar la competitividad de la economía indonesia. En concreto, revisa más de 70 leyes vigentes que afectan a todos los sectores de la economía del país. Gracias a ella, se han liberalizado sectores recogidos en la lista negativa de inversiones y que hasta entonces estaban cerrados a la inversión extranjera. Se busca crear un marco favorable para la inversión, tanto nacional como extranjera, a través de la simplificación de trámites burocráticos, la agilización de permisos o la flexibilización de normas laborales, entre otras medidas. No obstante, el Tribunal Constitucional de Indonesia dictaminó que la aprobación de la Ley general sobre creación de empleo era inconstitucional debido a la opacidad del proceso y la falta de transparencia en las revisiones propuestas. En caso de no realizar las revisiones oportunas, la ley podría llegar a quedar sin efecto.

Por otro lado, la economía indonesia muestra una notable estabilidad macroeconómica y excelentes perspectivas de crecimiento económico para los próximos años. El país resalta por su fuerte demanda interna, crecientes reservas de divisas, escaso desempleo, precios estables con una inflación moderada y cuentas públicas saneadas. La clase media se encuentra en auge y el poder adquisitivo de la población se encuentra en aumento. De hecho, Indonesia podría llegar a convertirse en la cuarta mayor economía del mundo en 2050. Además, el país cuenta con diversos sectores con un alto potencial de desarrollo, lo que representa grandes oportunidades para empresas locales e internacionales.

En junio de 2023, el Banco Mundial volvió a incluir a Indonesia en el grupo de países de renta media-alta, pues la renta per cápita ascendió a los 4.187 euros en 2022. Aunque Indonesia obtuvo por primera vez este estatus en 2020, el país fue incluido en el grupo de países de renta media-baja como consecuencia de la crisis de COVID-19. Se trata de un aspecto relevante ya que, si el Banco Mundial categoriza a Indonesia dentro del grupo de renta media-alta durante dos años seguidos, el país dejaría de ser elegible para recibir financiación concesional por parte de fuentes oficiales e institucionales que se basan en el método Atlas de dicha institución. Este es el caso del Fondo para la Internacionalización de la Empresa (FIEM) en España.

No obstante, Indonesia también se enfrenta a diversos retos que dificultan el logro de mayores niveles de crecimiento. Entre estos desafíos se encuentran la falta de infraestructuras, el lento progreso tecnológico, la burocracia excesiva, el proteccionismo creciente (barreras al comercio y la inversión), la aplicación incoherente de las leyes, la falta de competencia en muchos sectores y la rigidez laboral. Además, es necesario abordar reformas estructurales, diversificar la economía, equilibrar la distribución de la riqueza y reducir los niveles de corrupción mediante el desarrollo de



instituciones más eficaces. Además, existen riesgos asociados al sector exterior. La volatilidad de los precios de las materias primas que Indonesia exporta, como el aceite de palma y los minerales, puede afectar a su economía. Asimismo, se debe tener en cuenta el riesgo de fuga de capitales, puesto que el país presenta una elevada inversión en cartera.

Las relaciones bilaterales entre la Unión Europea e Indonesia experimentaron un impulso significativo con la entrada en vigor del Acuerdo de Cooperación y Asociación (PCA) UE-Indonesia en 2014. Dicho acuerdo crea el marco para la cooperación y el diálogo, a la vez que facilita el comercio y las inversiones entre ambas regiones. Además, la Unión Europea mantiene el Sistema de Preferencias Generalizadas con Indonesia, lo que permite el acceso de los productos indonesios al mercado de la Unión Europea en condiciones preferenciales. En la actualidad, Indonesia y la UE se encuentran en el proceso de negociación del *Comprehensive Economic and Partnership Agreement* (CEPA) UE-Indonesia. Desde 2016, se han celebrado un total de 16 rondas negociadoras.

Hasta 2016, las inversiones entre España e Indonesia quedaban protegidas por el Acuerdo de Promoción y Protección Recíproca de Inversiones (APPRI) entre España e Indonesia. Sin embargo, Indonesia denunció unilateralmente dicho acuerdo, por lo que las nuevas inversiones ya no gozan de esta protección. En estos casos puede recurrirse a los tribunales nacionales o al *Indonesian Mediation Center* (PMN), que ofrece la posibilidad de mediación voluntaria para la resolución de disputas. Además, y como viene produciéndose en la práctica, los inversores pueden intentar llegar a un acuerdo amistoso negociado. Desde el año 2000, existe también un Acuerdo para Evitar la Doble Imposición. Por su parte, se ha firmado un Memorando de Entendimiento (MoU) bilateral de cooperación financiera entre los gobiernos de España e Indonesia para la financiación de proyectos de desarrollo prioritarios con cargo a FIEM. La firma se celebró en noviembre de 2023 y ya se encuentra en vigor.

Las relaciones económicas y comerciales bilaterales de Indonesia con España son buenas y su potencial de crecimiento es significativo. La cifra global de comercio de bienes ha venido creciendo en las últimas décadas hasta duplicar el total de exportaciones españolas a Indonesia en 10 años. No obstante, en términos de volumen, sigue habiendo un fuerte déficit comercial de España con Indonesia (2.670 millones de euros en 2022), debido a las elevadas importaciones de aceite de palma y biocombustible. Respecto a las exportaciones españolas, destacan las máquinas y aparatos mecánicos, prendas de vestir, pasta de madera, aceites esenciales y plásticos.

En cuanto a las relaciones de inversión, la inversión española en Indonesia es reducida, pero viene creciendo de forma progresiva durante los últimos años. En términos de stock, la posición de inversión española fue de 280 millones de euros en 2021, por lo que Indonesia ocupa el 68º puesto como destino de inversión española.

Las próximas elecciones presidenciales de Indonesia, programadas para febrero de 2024, están generando gran interés y actividad política. A diferencia de la polarización existente en otros países, las alineaciones ideológicas en Indonesia suelen ser menos claras.

Como indicado anteriormente, Jokowi, ha sido una figura dominante en la política indonesia y su mandato ha sido bastante popular entre la población indonesia. Sin embargo, Indonesia limita a dos el número de mandatos presidenciales, lo que ha creado la expectativa de una era post-Jokowi y diversas posibilidades abiertas para el futuro político del país.

Existe una gran incertidumbre respecto a los resultados de las elecciones de 2024, pues las campañas políticas en Indonesia a menudo carecen de contenido político sustancial. Las elecciones indonesias tienden a centrarse en las alianzas entre grupos de oligarcas y líderes de partidos, además de ser en cierta forma un concurso de popularidad extendido. Entre los tres principales candidatos presidenciales se encuentran Prabowo Subianto, Ganjar Pranowo y Anies Baswedan. Todos ellos plantean caminos distintos para Indonesia: la continuidad de una política democrática pero imperfecta, un autoritarismo reactivo que recuerda a la era de Suharto o una inclinación hacia el radicalismo religioso creciente.

Prabowo Subianto, exgeneral y ministro de Defensa indonesio, defiende reformas y cuestiona el sistema político actual, lo que añade incertidumbre al panorama político. Prabowo, que ya se enfrentó a Jokowi en las elecciones anteriores y resultó ser la segunda fuerza más votada, es visto como el candidato a vencer. Por su parte, Ganjar Pranowo, gobernador de la provincia de Java Central, representa, en cierto modo, la continuidad del mandato de Jokowi. Aunque la competencia aún está abierta, ha logrado el respaldo de Megawati Sukarnoputri, líder del Partido Democrático Indonesio de Lucha (PDI-P). Finalmente, Anies Baswedan, exgobernador de Yakarta, es el tercer candidato líder y presenta vínculos con el movimiento islamista radical de Indonesia. Aunque ha tratado de rehabilitar su imagen con gestos de tolerancia interreligiosa, su asociación con grupos islamistas radicales plantea preocupaciones entre las minorías religiosas y los musulmanes moderados.

Si bien Jokowi sigue siendo muy popular, sus acuerdos y compromisos con intereses arraigados han llevado a algunos a cuestionar su capacidad para impulsar reformas significativas. Las alianzas políticas y el compromiso con intereses particulares parecen ser la norma en Indonesia, lo que puede limitar las expectativas de cambios radicales. Las elecciones en 2024 podrían ser un punto de inflexión en la política del país, aunque la tendencia de acuerdos políticos podría mantenerse.

3. Formas de acceso a los proyectos de inversión

En la actualidad, el enfoque principal del gobierno indonesio se encuentra en fomentar la inversión, tanto pública como privada, para impulsar el crecimiento económico del país. En concreto, se busca atraer inversiones en infraestructura y en la industria manufacturera, con el objetivo de mejorar la conectividad en todo el archipiélago y reducir la dependencia de la exportación de materias primas.

Indonesia es un país rico en *commodities* como el aceite de palma, minerales (carbón, níquel, estaño, cobre, bauxita o acero, p. ej.), biocombustibles, caucho y productos agrícolas (pesca, algas, etc.), entre otros. Por ello, el gobierno de Indonesia busca desarrollar una estrategia *downstreaming*, procesando y transformando estas materias primas en productos de mayor valor añadido en el país, en lugar de simplemente exportarlas de forma bruta. Para ello, se requiere el desarrollo de una industria manufacturera y el Ministerio de Inversiones de Indonesia (BKPM) estima que las inversiones requeridas ascienden a los 545.300 millones de USD hasta 2040. El 79,2% se corresponde con el *downstream* asociado a los sectores de los minerales y el carbón; el 12,5% a los sectores del petróleo y el gas natural; y el 8,3% restante a plantaciones, pesca y forestal.

El gobierno indonesio ha emprendido medidas para mejorar el entorno de inversión en el país, tales como la reducción de la burocracia, la simplificación de los procesos de concesión de licencias o la creación de zonas económicas especiales, a las que se ofrece un trato más favorable a través de herramientas como los incentivos fiscales. Cabe destacar la ya mencionada Ley Ómnibus No. 11/2020 de Creación de Empleo, aprobada en octubre de 2020. Además de las medidas anteriores, esta ley clasifica la actividad empresarial en tres categorías de riesgo (bajo, medio y alto) y abre muchos sectores que anteriormente quedaban recogidos en la lista negativa de inversiones y que, por tanto, estaban cerrados a la inversión. Además, reduce las restricciones y requisitos a la inversión extranjera, a la vez que otorga una mayor seguridad jurídica. Gracias a ello, Indonesia pasó a ocupar el 73º puesto en el índice *Doing Business* del Banco Mundial en 2019 y 2020 (puesto 91º en 2017).

Aunque la administración de Jokowi ha incrementado considerablemente el presupuesto destinado a la inversión pública y promueve una mayor inversión en infraestructura por parte de los gobiernos regionales, el volumen de inversión requerido supera las limitaciones financieras del presupuesto público. En el marco del actual Plan Nacional de Desarrollo a Medio Plazo (RPJMN), el presupuesto estatal se limita al 37% de las necesidades totales, por lo que la inversión privada adquiere un papel fundamental. En particular, se identifican tres tipos de proyectos de inversión a los que la empresa

española puede acceder en Indonesia: proyectos públicos (con financiación bilateral G2G o multilateral), proyectos PPP (*Public-Private Partnerships*) o la implantación en el país.

3.1. Proyectos públicos

A la hora de abordar la contratación pública en Indonesia resulta fundamental conocer el marco que regula los proyectos que nacen de la iniciativa pública. Por ello, el siguiente apartado se destina a conocer los planes de desarrollo nacionales, así como el proceso de formulación de proyectos públicos, su fuente de financiación y los documentos que recogen toda la información al respecto.

3.1.1. Planificación ejecutiva

Los objetivos de desarrollo económico y social en Indonesia quedan recogidos en una serie de documentos interrelacionados conocidos como planes de desarrollo. Entre ellos se encuentran los siguientes:

- Plan Nacional de Desarrollo a Largo Plazo o *Rencana Pembangunan Jangka Panjang Nasional* (RPJPN), en indonesio.
- Plan Nacional de Desarrollo a Medio Plazo o *Rencana Pembangunan Jangka Nebebgah Nasional* (RPJMN), en indonesio.
- Plan maestro para la aceleración y expansión del desarrollo económico de Indonesia o *Masterplan Percepatan dan Perluasan Pembangunan Ekonomi Indonesia* (MP3EI), en indonesio.

El Plan Nacional de Desarrollo a Largo Plazo (RPJPN) es el plan más importante jerárquicamente y abarca el periodo 2005-2025. Se trata de un plan de carácter visionario que contiene cuestiones básicas para el desarrollo del país con el fin de proporcionar un amplio margen de maniobra a la formulación de los planes a medio plazo. De hecho, su implementación se divide en cuatro Planes Nacionales de Desarrollo a Medio Plazo (RPJMN) que coincidan con el periodo de mandato del gobierno electo (2005-2009; 2010-2014; 2015-2019; y 2020-2024). El RPJM recoge la estrategia nacional de desarrollo y las políticas públicas, así como los distintos programas ministeriales y regionales. Además, incluye el marco macroeconómico del país, la orientación de la política fiscal y el marco normativo y financiero de los proyectos públicos. Por su parte, el ya analizado plan maestro MP3EI fue creado en 2011 con la finalidad de apoyar al RPJMN en el proceso de acelerar el desarrollo económico de Indonesia, si bien la falta de medidas concretas lo han llevado a ocupar un segundo plano. El borrador final del RPJPN 2025-2045 fue publicado en agosto de 2023 y el RPJMN 2025-2029 se encuentra actualmente en fase de elaboración.

El Plan Nacional de Desarrollo a Medio Plazo para 2020-2024 (RPJMN 2020-2024, en adelante) es la cuarta y última fase del RPJPN. Este documento, cuya vigencia coincide con el segundo mandato del presidente Jokowi, recoge la visión, misión y programas prioritarios de la administración actual.

Se trata del punto de referencia para que los ministerios puedan elaborar sus planes estratégicos (*Renstra*, en indonesio) y los gobiernos regionales sus respectivos planes de desarrollo regional a medio plazo (RPJMD). La visión del RPJMN 2020-2024 es “crear una Indonesia desarrollada, soberana, independiente y con características basadas en la cooperación mutua” y se fijan cinco prioridades para alcanzar un adecuado desarrollo del país: desarrollo humano, desarrollo de infraestructuras, simplificación regulatoria, simplificación burocrática y transformación económica. Todo ello se estructura en siete agendas de desarrollo, las cuales incluyen: (1) fortalecimiento de la resiliencia económica para lograr un crecimiento equitativo y de alta calidad; (2) promoción del desarrollo regional para reducir las disparidades y asegurar la equidad; (3) mejora de la calidad y competitividad de los recursos humanos; (4) promoción de un cambio de mentalidad y desarrollo cultural; (5) fortalecimiento de las infraestructuras para respaldar el desarrollo económico y los servicios básicos; (6) refuerzo del medio ambiente y aumento de la resiliencia ante desastres naturales y cambio climático; y (7) consolidación de la estabilidad en asuntos políticos, legales y de seguridad, y transformación de los servicios públicos. En materia de infraestructuras, se persigue continuar avanzando en la expansión de infraestructuras que enlacen las áreas de producción con las de distribución, simplificando el acceso a los destinos turísticos, fomentando la generación de empleo y acelerando el incremento del valor añadido en la economía local.

En particular, la estrategia de desarrollo de infraestructuras se desglosa en:

- Infraestructuras de servicios básicos: incluye mejoras en viviendas; suministro de aguas subterráneas y agua no tratada; acceso a agua potable y saneamiento; medidas de seguridad y transporte resistente a desastres; modernización de sistemas de riego y la construcción de embalses multifuncionales.
- Infraestructuras de transporte: abarca la mejora de la conectividad terrestre a través de autopistas, nuevas carreteras y vías en islas fronterizas, ultraperiféricas y menos desarrolladas; expansión del sistema ferroviario, incluyendo trenes de alta velocidad y transporte de mercancías; desarrollo de una red portuaria integrada; y la creación de nuevos aeropuertos y rutas aéreas.
- Infraestructuras urbanas: engloba sistemas de transporte urbano eficientes, promoción de energías sostenibles, desarrollo de infraestructuras de tecnología de la información y comunicación (TIC), acceso seguro a agua potable y saneamiento en áreas urbanas, y la garantía de viviendas adecuadas.
- Energía y electricidad: se enfoca en asegurar el acceso a energía y electricidad sostenible, asequible y adecuada.

Una vez establecida esta estrategia, el gobierno establece objetivos a alcanzar para el año 2024, al finalizar el período del RPJMN 2020-2024. En cuanto a infraestructuras de servicios básicos, se busca lograr que el 70% de las familias cuenten con viviendas dignas, el 100% tenga acceso a agua potable, el 90% cuente con saneamiento adecuado y el 30% tenga acceso a agua corriente. Además, se pretende crear 500,000 hectáreas de nueva red de riego, añadir 50 metros

cúbicos/segundo de agua bruta industrial y doméstica, construir 63 embalses/presas multifuncionales, alcanzar 3 metros cúbicos/kilogramo de productividad de agua para el cultivo de arroz, y hacer que 20 provincias sean más resilientes ante desastres naturales.

En términos de infraestructuras de transporte, se persigue la construcción de trenes de alta velocidad entre Yakarta-Semarang y Yakarta-Bandung, así como el ferrocarril Makassar-Parepare; también se busca mejorar la gestión y el rendimiento de puertos integrados y establecer 43 nuevas rutas aéreas. Además, se planea la construcción de 2,500 kilómetros de autopistas, 3,000 kilómetros de carreteras nacionales y mantener el 97% de las carreteras en buen estado. En el ámbito del transporte marítimo, el objetivo es interconectar el 27% de las rutas.

Respecto a infraestructuras urbanas, se pretende implementar sistemas de transporte público en seis nuevas áreas metropolitanas y mejorar la gestión de residuos domésticos en un 80%. En términos de energía y electricidad, los objetivos incluyen un consumo eléctrico per cápita de 1,400 kWh, una tasa de electrificación del 100%, la adición de 4 millones de hogares a la red de gas y el desarrollo y expansión de seis refinerías de petróleo.

3.1.2. Planificación financiera

Los objetivos recogidos en el RPJMN 2020-2024 se traducen en una serie de proyectos que requieren de financiación. Para lograrlo, el Ministerio de Planificación del Desarrollo Nacional (PPN/Bappenas) se encarga de coordinar diversas actividades de ministerios, agencias y empresas estatales que se financiarán mediante préstamos externos. Este proceso está regulado por el Reglamento del Gobierno No. 10/2011, que establece los procedimientos para obtener préstamos extranjeros y recibir subvenciones, junto con el Decreto del Ministerio de Planificación del Desarrollo No. 4/2011, que establece los procedimientos para la planificación, propuesta, evaluación, seguimiento y valoración de actividades financiadas con préstamos y subvenciones extranjeras. El enfoque de coordinación y regulación establecido busca garantizar una ejecución efectiva de los proyectos en línea con los objetivos de desarrollo establecidos en el plan a medio plazo.

El proceso de planificación de préstamos extranjeros comprende tres etapas, cada una de las cuales se detalla en tres documentos. La primera etapa es la elaboración de la Lista de Préstamos Externos Planificados a Medio Plazo 2020-2024 o *Blue Book* (*Daftar Rencana Pinjaman Luar Negeri Jangka Menengah - DRPLN-JM 2020-2024*, en indonesio). En segundo lugar, se encuentra la Lista de Préstamos Externos Prioritarios Planificados o *Green Book* (*Daftar Rencana Prioritas Pinjaman Luar Negeri - DRPPLN*, en indonesio). Finalmente, la tercera etapa involucra la creación de la Lista de Actividades (o *Daftar Kegiatan*). Una vez completada esta última, se procede a la firma del acuerdo de préstamo entre el gobierno de Indonesia y los respectivos socios.

En primer lugar, los proyectos propuestos para recibir financiación se recogen en la Lista de Préstamos Externos Planificados a Medio Plazo 2020-2024, comúnmente denominado como el Libro Azul o *Blue Book*. Publicado mediante el Decreto del Ministerio de Planificación del Desarrollo

Nacional número KEP. 80/M.PPN/HK/10/2020, este documento, de periodicidad quinquenal y posteriormente dividido en cinco documentos anuales, sirve como punto de referencia para ministerios, agencias, gobiernos locales y empresas estatales, así como para los socios bilaterales y multilaterales que brindarán apoyo financiero. No obstante, el *Blue Book* no es un documento inalterable, ya que está sujeto a ajustes y modificaciones de acuerdo con la evolución económica del país y los cambios en las prioridades nacionales. Como resultado, es posible realizar revisiones a través de enmiendas al Decreto mencionado anteriormente. De hecho, la cuarta y última enmienda tuvo lugar en mayo de 2023 bajo el Decreto del Ministerio de Planificación del Desarrollo número R.387/D.8/PD.01.01 /05/2023.

El *Blue Book* sigue un enfoque basado en programas, por lo que se define una temática específica y se agrupan todos los proyectos relacionados en ella. Por lo tanto, dentro de un mismo programa es posible encontrar varios proyectos, cada uno con uno o más organismos de ejecución, todos orientados a lograr resultados similares. La asignación presupuestaria se establece a nivel de programa, y luego se agregan o modifican los diferentes proyectos propuestos en función de ello.

Tras la última revisión, el *Blue Book 2020-2024* contiene 77 proyectos agrupados en 25 programas (véase *Anexo 1*) que se financiarán mediante préstamos externos por un importe total de 29.438 millones de USD.

En segundo lugar, la Lista de Préstamos Externos Prioritarios Planificados 2022 es frecuentemente conocida como Libro Verde o *Green Book*. Este documento, de carácter anual y también sujeto a revisiones, incluye los proyectos preseleccionados del *Blue Book* para ser financiados a través de préstamos externos. Estos proyectos, propuestos por ministerios, agencias, gobiernos locales y empresas públicas, deben cumplir los criterios establecidos en el ya mencionado Reglamento del Ministerio de Planificación del Desarrollo Nacional No. 4/2011 y disponer de una fuente de financiación indicativa para poder llevar a cabo las negociaciones correspondientes en el periodo anual de vigencia. Dicho de otro modo, el *Green Book* recoge los proyectos del *Blue Book* a los que se ha asignado una fuente de financiación indicativa, bien sea bilateral o multilateral.

La última revisión del *Green Book 2023* recoge un total de 77 proyectos propuestos por 21 instituciones que serán financiados a través de préstamos por un importe total de 20.271 millones de USD (véase *Anexo 2*). Aunque el Ministerio de Defensa es el organismo ejecutor de la mayor parte de los proyectos (30), el Ministerio de Transporte, junto con el Ministerio de Sanidad y la Dirección General de Carreteras, reciben la mayor parte de la financiación. El primero de ellos percibe el 25,7%, mientras que el Ministerio de Sanidad y la Dirección General de Carreteras reciben el 19,6 y 17,4%, respectivamente.

La mayor parte de los fondos proceden de la cofinanciación (42,1%) entre varios países, instituciones multilaterales o una combinación de ambos. El importe más elevado se corresponde con el proyecto de construcción de la línea este-oeste de tránsito rápido (MRT) en Yakarta (fase I, etapa I), cuya financiación se reparte entre el Banco Asiático de Desarrollo (BASD) y JICA, la

Agencia de Cooperación Internacional de Japón. Destaca también la cofinanciación entre el Banco Islámico de Desarrollo (BIsD), el Banco Mundial (BM) y el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII) para el fortalecimiento de la red de derivación sanitaria indonesia.

Por su parte, la financiación bilateral representa el 32,4% del volumen total de préstamos, mientras que la financiación multilateral se corresponde con el 25,5% restante (véase *Anexo 3*).

3.1.2.1. Financiación bilateral

La financiación bilateral G2G de la última revisión del *Green Book 2023* asciende a los 6.565 millones de USD, el 32,4% del importe total de los préstamos. El país más activo es Japón, pues el 42,0% de la financiación bilateral tiene su origen en dicho país. No obstante, destaca el peso conseguido por España tras la última revisión (13,1%), pues se trata del segundo país con un mayor peso y será encargado de financiar un total de tres proyectos por importe de 859,50 millones de USD, además de actuar como cofinanciador en un cuarto proyecto con Dinamarca.

En primer lugar, destaca el proyecto *Maritime and Fisheries Integrated Surveillance System* que, con el objetivo de mejorar la disponibilidad y vigilancia marítima, consiste en la construcción de tres buques de vigilancia pesquera y el desarrollo del sistema de comunicaciones. El importe total del proyecto asciende a 359 millones de USD. En segundo lugar, se encuentra *Strengthening Cyber Security Ecosystem in Indonesia* que pretende fortalecer la ciberseguridad en Indonesia y su importe se eleva a 250 millones de USD. Por su parte, el proyecto *Development of Early Action for Disaster Risk Management Ecosystem in Indonesia* consiste en el desarrollo de un sistema de comunicaciones para la gestión de catástrofes. Su importe asciende a 250 millones de USD y se trata de una nueva introducción en el *Green Book 2023* que no es recogida en la última revisión del *Blue Book*. Lo mismo ocurre con el proyecto *Satellite Constellation Mission for Marine and Fisheries Resources* que, junto con el primer proyecto, pertenece al programa de pesca y gestión marina del Ministerio de Pesca y Asuntos Marítimos. El importe total del proyecto se eleva a 163,64 millones de USD y Dinamarca, junto con España, figuran como fuentes de financiación indicativas.

Tras España, destaca el peso de China (13%) y Arabia Saudita (11,3%) como principales socios bilaterales de la última revisión del *Green Book 2023*.

Por su parte, el Fondo para la Internacionalización de la Empresa (FIEM) es un instrumento público gestionado por la Secretaría de Estado de Comercio del gobierno de España que tiene como objetivo favorecer la presencia de empresas y productos españoles en el extranjero. En concreto, apoya operaciones de exportación, inversión y *Project Finance* mediante financiación a medio y largo plazo. Se encuentra sujeto a normativa internacional (Consenso de la OCDE), salvo la financiación de inversiones. Entre los requisitos, se exige que exista una operación de interés para la internacionalización de la economía española y un deudor solvente. La aprobación de la financiación corresponde al Comité del FIEM y se excluye la financiación de operaciones en los sectores de la sanidad, la educación básica y la defensa. Además de la Secretaría de Estado de

Comercio, destaca el papel de ICO (agente financiero de FIEM), así como el de CESCE y COFIDES como agentes encargados de analizar la solvencia de las solicitudes de financiación.

Los beneficiarios de la financiación FIEM pueden ser entidades públicas o privadas, y se admiten distintos tipos de garantías (soberana, privada, *Project Finance*, etc.). Además, existen dos instrumentos principales de apoyo financiero a la internacionalización: la financiación comercial y la financiación concesional. Ambos ofrecen condiciones financieras muy atractivas en términos de importe, costes de financiación y plazos de amortización. Asimismo, la financiación concesional presenta condiciones más favorables que las del mercado en operaciones estratégicas y comercialmente no viables realizadas en países elegibles para este tipo de financiación. En este caso, se exige además la existencia de una garantía soberana.

Aunque a día de hoy se trata de un país elegible para recibir este tipo de financiación, Indonesia ha pasado a ser categorizado como un país de renta media-alta de acuerdo con el método Atlas del Banco Mundial en junio de 2023. Si el Banco Mundial mantiene a Indonesia dentro de este grupo durante dos años seguidos, el país dejaría de ser elegible y no podría seguir beneficiándose de recibir financiación en términos concesionales.

FIEM cuenta con varias líneas, entre las que destacan las líneas ECOFIEM (centrada en los sectores de las energías renovables y el cambio climático), PYME y pequeños proyectos (abierta a todos los sectores elegibles) y la línea no reembolsable para estudios. Esta última línea se trata de financiación no reembolsable (donación) ligada a estudios de viabilidad, asistencias técnicas y cualquier estudio que lleve asociado un efecto arrastre para la internacionalización y posterior ejecución de proyectos por parte de empresas españolas. Indonesia es un país prioritario para recibir este tipo de financiación.

3.1.2.2. Financiación multilateral

Indonesia es un país susceptible de recibir financiación multilateral procedente de diversas instituciones multilaterales internacionales. Estas ofrecen diversos instrumentos financieros para facilitar el desarrollo de proyectos que contribuyen al progreso social y desarrollo económico del país, pero que carecen de financiación. Entre ellas, cabe destacar la actividad del Banco Mundial (BM), el Banco Asiático de Desarrollo (BAsD), el Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII), el Banco Europeo de Inversiones (BEI) o el Banco Isámico de Desarrollo (BIsD) en Indonesia. España es país miembro de todas estas instituciones, salvo del BIsD. Asimismo, mencionar el papel del Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo que vela por el desarrollo sostenible, la gobernanza democrática, la lucha contra los desastres naturales y la resiliencia climática. A su vez, actúa como organismo de ejecución multilateral acreditado por diversos fondos, tales como el Fondo Mundial para el Medio Ambiente, el Fondo Multilateral o el Fondo de Adaptación.

La estrategia país de las instituciones multilaterales queda recogida en documentos conocidos como *Country Partnership Strategy (2020-2024)*, en el caso del Banco Asiático de Desarrollo, o



Country Partnership Framework (2021-2025), en el caso del Banco Mundial. Ambas instituciones cuentan con planes operativos que recogen el conjunto de proyectos que, en el marco de la estrategia país, se llevarán a cabo en los próximos años. Respecto al Banco Asiático de Desarrollo, el plan operativo recibe el nombre de *Indicative Country Pipeline and Monitoring Report (2022-2024)*. En el caso del Banco Mundial, tradicionalmente se publicaba el *Monthly Operational Summary (MOS)* con una periodicidad mensual. No obstante, dicho documento ha sido sustituido por un portal *online* de operaciones (*World's Bank Project data system*) que se actualiza diariamente. El Banco Asiático de Desarrollo también dispone de un portal similar. Tanto la estrategia país, como los proyectos que se llevan a cabo, se encuentran alineados con los objetivos del Plan Nacional de Desarrollo a Medio Plazo para 2020-2024 (RPJMN 2020-2024).

La financiación multilateral de la última revisión del *Green Book 2023* se eleva a los 5.177 millones de USD, el 25,5% del importe total de los préstamos. El Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII) se trata de la institución multilateral con un mayor peso, pues representa el 38,5% de la financiación multilateral. El proyecto más relevante financiado por el BAII es la construcción de la autopista de peaje Jambi-Rengat, en la provincia de Riau (Sumatra), cuyo importe asciende a 1.624 millones de USD. En segundo lugar, destaca la actividad del Banco Mundial (38%) y del Banco Asiático de Desarrollo (18,7%). Además, todos ellos participan en la cofinanciación de proyectos en los que colaboran con otros socios bilaterales o multilaterales. Por su parte, el Banco Europeo de Inversiones (EIB) representa el 4,8% de la financiación multilateral y concentra su actividad en proyectos pertenecientes al programa de mejora de los servicios sanitarios.

ICEX ofrece un servicio gratuito conocido como servicio de oportunidades de negocio (www.icex.es/es/todos-nuestros-servicios/oportunidades/inicio) que ofrece información actualizada y permite generar alertas sobre oportunidades en proyectos financiados por instituciones multilaterales. Asimismo, se incluyen licitaciones convocadas por organismos estatales o empresas privadas, entre otros. Para recibir esta información es necesario el registro y la definición del perfil de interés (tipo de oportunidades, organismos, sectores, países, etc.).

3.1.2.2.1. Banco Mundial

Indonesia es miembro del Banco Mundial (BM) desde 1967, destacando como uno de sus socios más significativos en términos de financiación, servicios de conocimiento y apoyo en la ejecución de proyectos. Durante 2022, el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y la Asociación Internacional de Fomento (AIF) proporcionaron una financiación conjunta de 2.604 millones de USD a Indonesia, el mayor volumen de recursos destinado a este país. En 2023, se estima un compromiso del Banco Mundial por un valor de 1.900 millones de USD.

En relación con los sectores, la mayoría de los proyectos abarcan apoyo al gobierno nacional y regional (42,5%), seguidos por proyectos de protección social (14,0%) y servicios de agua, saneamiento y gestión de residuos (13,3%). Las iniciativas de carreteras y autopistas representan el 5,0% del total de proyectos.



El BM estableció una misión residente en Yakarta en 1968 con el fin de asesorar y asistir al gobierno indonesio en políticas económicas y preparación de proyectos. La estrategia país del BM para Indonesia se refleja en el *Country Partnership Framework*, con vigencia 2021-2025 y alineado con las prioridades del Plan Nacional de Desarrollo a Medio Plazo (RPJMN 2020-2024). Cuatro áreas de enfoque guían esta estrategia: fortalecimiento de la competitividad y resiliencia económica, mejora de infraestructuras, fomento del capital humano, y gestión sostenible de activos naturales y resiliencia ante desastres.

El programa 2021-2025 se enfoca en seguridad hídrica, gestión de aguas urbanas y mejora de infraestructuras. El BM busca facilitar la financiación privada a nivel nacional y subnacional, donde se encargará del entorno de inversión. Por su parte, la Corporación Financiera Internacional (IFC) atenderá a los intermediarios financieros, mientras que el Organismo Multilateral de Garantía de Inversiones (MIGA) ofrecerá garantías para reducir los riesgos asociados a la inversión extranjera. También se trabaja en asociaciones público-privadas y concesiones, particularmente en infraestructuras de autopistas, servicios logísticos, puertos y aeropuertos.

El presupuesto asignado al *Country Partnership Framework* 2021-2025 es de 12.500 millones de USD, con la posibilidad de ampliarse entre 3.000 y 5.000 millones. El Banco Mundial dispone de un portal (www.projects.worldbank.org) que incluye el conjunto de proyectos que esta institución multilateral va a financiar. Los proyectos pueden ser clasificados en función del país y sector, y se incluye una descripción detallada de cada uno de ellos junto con documentos relevantes, tales como los contratos o los planes de adquisiciones. El portal también describe el proceso para enviar las solicitudes e incluye un apartado sobre proyectos adjudicados en el pasado.

3.1.2.2.1. Banco Asiático de Desarrollo

Indonesia, en calidad de miembro fundador del Banco Asiático de Desarrollo (BAsD) desde 1966, ocupa un lugar destacado como el sexto mayor accionista (con un capital suscrito del 5,4%) y uno de los principales prestatarios soberanos. Desde su incorporación hasta 2020, el BAsD ha financiado 986 proyectos y asistencias técnicas en Indonesia, sumando un total de 44.465 millones de USD. Esta financiación se ha distribuido en diversos sectores, donde la gestión del sector público (24,5%), energía (20,2%) y finanzas (13,3%) han sido los principales receptores. A su vez, el sector del transporte (8,3%) y proyectos de agua e infraestructura (5,3%) también han sido beneficiarios.

Desde 1987, el BAsD mantiene una misión residente en Yakarta que supervisa los proyectos de la institución, promueve relaciones con el sector público y privado, y diseña estrategias de colaboración con el país.

La estrategia país del BAsD en Indonesia se refleja en el *Country Partnership Strategy*. Con vigencia 2020-2024, alinea sus objetivos con el Plan Nacional de Desarrollo a Medio Plazo (RPJMN 2020-2024) y se centra en impulsar el bienestar, acelerar la recuperación económica y fortalecer la resiliencia.

El *Indicative Country Pipeline and Monitoring Report* recoge el plan operativo del BAsD en Indonesia. Para el periodo 2022-2024, la cantidad de proyectos de inversión (y, por tanto, licitables) de Indonesia en el BAsD es de en torno al 40%. El resto de la cartera se corresponde con préstamos soberanos de apoyo presupuestario u otras modalidades que no financian proyectos licitables al amparo de la normativa de contratación del BAsD. Indonesia representa el 5,3% de la cartera total del BAsD (108.641 millones de USD) para dicho periodo, ocupando la octava posición global y cuarta en el Sudeste Asiático. Además, esta institución cuenta con una ventanilla de financiación privada que actualmente está explorando oportunidades de inversión en los sectores de agua, energía renovable, puertos de contenedores y aeropuertos. Se trata de una ventanilla a la que las empresas también pueden acudir para el desarrollo de proyectos de inversión a iniciativa propia.

Debe tenerse en cuenta que está prevista la renovación los planes operativos plurianuales, tanto del BAsD como del BM, en el corto plazo. Su contenido estará alineado con el nuevo RPJMN, si bien se espera que ambos contengan un alto componente ligado a transición energética y cambio climático.

La cartera 2023-2025 planea otorgar 36 préstamos por un importe total de 16.113 millones de USD y financiar 25 asistencias técnicas por 18 millones de USD. Por su parte, cerca de 12.494 millones de USD serán licitados mediante pliegos del BAsD. En cuanto a la distribución presupuestaria, la gestión del sector público es el principal foco (23,8%). En segundo lugar, se encuentra el sector de la energía (18,5%) que, a su vez, es el sector con el mayor número de préstamos y asistencias técnicas (13). El sector del transporte representa el 12,5%, mientras que los proyectos de agua e infraestructuras perciben el 2,0%.

Como ya se ha comentado, Indonesia presenta una regulación nacional proteccionista que limita la participación de empresas internacionales en las licitaciones. De hecho, cerca del 98% de los proyectos financiados por el BAsD en Indonesia desde 2012 han sido adjudicados a empresas locales. No obstante, el porcentaje anterior se reduce en el caso de los proyectos de consultoría, ya que muchos de estos son gestionados directamente por el BAsD. En consecuencia, la formación de consorcios y asociaciones con empresas locales, así como la subcontratación por parte de empresas adjudicatarias son las estrategias más viables para la empresa española interesada en acceder a las licitaciones. De hecho, no existe ninguna empresa española que haya sido adjudicataria de un proyecto del BAsD en Indonesia como líder de un consorcio, aunque sí que se han asignado varios proyectos a consultores individuales españoles y se han producido varias subcontrataciones. Por ello, se recomienda la asociación con una empresa local con experiencia en la participación de proyectos del BAsD y que, a su vez, sea competente en el sector de interés.

Las principales empresas adjudicatarias de proyectos del BAsD de obra civil y equipos son las empresas públicas PT Industri Kereta Api y PT Adhi Karya Tbk, ambas indonesias. A continuación, destaca el peso de la *joint-venture* entre Hexing (Indonesia) y Pal Mohan (India). Otras empresas destacables son PT Pembangunan Perumahan (SOE) y PT Air Drilling. En cuanto a los proyectos de consultoría, las principales empresas adjudicatarias de forma histórica son PT Aecom Indonesia,



Smec International Pty Ltd, Euroconsult Mott Macdonald Bv (Países Bajos), PT Inacon Luhur Periwu y PT Jacobs Group Indonesia.

El BAsD publica los proyectos y licitaciones en su sitio web (www.BAsD.org/projects),. Estos son clasificadas en función del país, sector y tipología (consultoría o bienes, trabajos y otros servicios). Al entrar en cada uno de los proyectos, se accede a información detallada de cada uno de ellos, tales como el estado (activo, concedido, cerrado o archivado), la descripción, los términos de referencia o el plan de adquisiciones. Asimismo, las condiciones para presentarse y el envío de solicitudes se realiza a través de dicho portal. En el caso de los proyectos de consultoría, el BAsD dispone de un portal específico, conocido como *BAsD Consultant Management System*, que recoge información detallada sobre las oportunidades de servicios de consultoría vigentes, así como un apartado de empresas preseleccionadas para que los consultores interesados en participar a través de *joint-ventures* o como entidades subcontratadas contacten con las empresas preseleccionadas (y no con el BAsD). Finalmente, el portal incluye una recopilación de los contratos adjudicados junto con las empresas adjudicatarias.

3.1.2.2.1. Banco Asiático de Inversión en Infraestructura

El Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAsI) se trata de una institución multilateral de reciente creación, ya que comenzó su actividad en enero de 2016. Indonesia es miembro fundador de esta institución y posee un capital suscrito del 8,6%. A diferencia de las dos instituciones anteriormente mencionadas, carece de estructura y no dispone de equipo humano en una misión residente en Indonesia (necesarias para la interlocución con la contraparte local en materia de cumplimiento legislativo o normativa socioambiental, entre otras materias). Si bien, participa activamente en la financiación de proyectos llevados a cabo en el país.

La ausencia del BAsI en Indonesia, unida a la falta de una estrategia de desarrollo claramente delineada para el país, limita la capacidad operativa y conduce a que el BAsI opere en ocasiones de manera oportunista. Por ello, el BAsI suele colaborar con otros organismos que cuentan con experiencia en la identificación y gestión de proyectos, o respalda propuestas previamente rechazadas por otros. Además, existe una tendencia a asignar proyectos a empresas locales o de procedencia china. Aunque su enfoque aún está evolucionando, es importante considerar su influencia, ya que ha financiado proyectos relevantes en Indonesia. Asimismo, es plausible que la actividad del BAsD y el BM en Indonesia disminuya con el tiempo a medida que el país alcance un mayor desarrollo y, por ende, tenga menos necesidad de financiación multilateral. Esto conllevará a que estas instituciones se concentren principalmente en la transición hacia energías más sostenibles y la lucha contra el cambio climático. En este contexto, el BAsI podría llenar ese vacío, ya que presenta menos restricciones y está en busca de un crecimiento más expansivo.

Entre las prioridades de esta institución se encuentra la financiación de infraestructuras sostenibles, abarcando proyectos que conlleven mejoras medioambientales significativas como energías renovables, transporte público eficiente, gestión hídrica y saneamiento, así como medidas de control



de contaminación y servicios ecosistémicos. Se prevé que, para 2025, el BAII destine el 50% de sus recursos a tales iniciativas, y se proyecta que la inversión acumulada alcance los 50.000 millones de USD para 2030. Otra prioridad clave del BAII radica en financiar proyectos que mejoren la conectividad entre naciones asiáticas y con el resto del mundo, con un enfoque que dirige entre el 25% y 30% de la financiación total a tales proyectos para el año 2030. Además, el BAII respalda proyectos de infraestructura digital para impulsar el desarrollo tecnológico.

El BAII también se encarga de fomentar la movilización de capital privado a través de financiación directa o indirecta que puede adoptar las formas de préstamos, garantías e inversiones en capital. Esta financiación puede contar con el respaldo de la garantía soberana, pero también se conceden préstamos corporativos o deuda *mezzanine*. Desde su fundación, el BAII ha aprobado 212 proyectos por un importe total de 40.370 millones de USD. En cuanto a distribución presupuestaria, el 22% de los proyectos pertenecen al sector de la energía, seguido del transporte (17%). Los proyectos de agua representan el 7%. En el caso de Indonesia, el BAII ha financiado proyectos por un importe total de 2.890 millones de USD entre 2016 y 2021, lo que convierte a Indonesia en el segundo mayor prestatario de esta institución multilateral entre los países miembros de Asia, África y América Latina, solo por detrás de India.

En detalle, los proyectos aprobados financiados por el BAII en Indonesia ascienden a 11 e incluyen el desarrollo de infraestructuras urbanas (3), salud pública (3), energía (2), agua (2) e infraestructuras tecnológicas (1). Asimismo, existen 2 proyectos propuestos pertenecientes al sector del transporte.

El Banco Asiático de Inversión en Infraestructura dispone de un apartado en su página web dedicado a la recopilación de proyectos clasificados en: activos, aprobados, propuestos, a la espera, terminados, y cancelados. Además, los proyectos se clasifican por países y sectores; e incluyen información detallada sobre la descripción del proyecto y la forma de acceso a los mismos.

3.1.2.2.1. Banco Europeo de Inversiones

El Banco Europeo de Inversiones (BEI) presenta una fuerte especialización en la Unión Europea, pues el 90% de los créditos son destinados a proyectos llevados a cabo en ella. Si bien, también actúa como organismo financiador en proyectos que apoyan las políticas de desarrollo y cooperación de la Unión Europea en el exterior a través de una división conocida como BEI Global. En 2022, el BEI financió un importe total de 11.850 millones de USD fuera de la Unión Europea. Todos los proyectos financiados por el BEI poseen un componente de impacto social positivo, de contribución al desarrollo económico del país beneficiario y de atención a la sostenibilidad. De hecho, todos los proyectos persiguen el cumplimiento de alguno de los objetivos de desarrollo sostenible (ODS). Las operaciones llevadas a cabo en Indonesia por esta institución se encuentran dentro del marco de operaciones Asia y América Latina (ALA).



Los proyectos que excedan los 27,40 millones de USD tienen la opción de recibir financiación directamente por parte del promotor del proyecto o a través de un intermediario gubernamental o financiero. Los promotores deben proporcionar una descripción detallada de su inversión de capital junto con los planes de financiación a la Dirección de Operaciones del BEI. Un proyecto típico bajo el mandato ALA 2014-2020 supera los 43,90 millones de USD. Para proyectos de menor envergadura, el BEI puede ofrecer líneas de crédito a instituciones financieras que operan como intermediarios.

Con el objetivo de intensificar su presencia en la región del Sudeste Asiático y el Pacífico, el BEI estableció una oficina de representación regional en Yakarta en 2022. Su enfoque principal es priorizar la financiación de proyectos relacionados con el cambio climático, el transporte urbano, la atención médica, la seguridad energética y las infraestructuras sostenibles. Los proyectos en su cartera tienen un valor estimado de alrededor de 2.850 millones de USD.

Desde que comenzó sus operaciones en Indonesia en 1995, el BEI ha financiado proyectos en el país por un total de 370 millones de USD. Se han financiado 9 proyectos en total, incluyendo transmisión y distribución de gas, suministro de agua, telecomunicaciones, agricultura y salud. Además, el BEI ha otorgado líneas de crédito a PT Rabobank Indonesia para respaldar la inversión de pequeñas y medianas empresas en el país.

El Banco Europeo de Inversiones dispone de una sección en su sitio web que detalla los proyectos que está financiando y los proyectos históricos que ha respaldado. Estos proyectos se organizan según su estado (firmados, aprobados y en proceso de evaluación), así como por país y sector. Cada proyecto proporciona información detallada sobre sus objetivos, criterios de acceso y planes de adquisición.

3.1.2.2.1. Banco Islámico de Desarrollo

El Banco Islámico de Desarrollo (BIsD) se centra en el desarrollo de los países miembros que practican el islam, siguiendo los principios de la ley islámica (Sharia). Esta institución, con presencia física en el país, desempeña un papel activo en materia de financiación y asistencias técnicas. Indonesia es un país miembro de dicha institución desde 1974 y representa el 2,3% de su capital. Hasta la fecha, el BIsD ha financiado un total de 340 proyectos (78 de ellos se encuentran activos) por valor de 6.300 millones USD en Indonesia.

3.1.2.2.1. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo y Fondo Verde del Clima

El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) vela por el desarrollo sostenible, la gobernanza democrática, la lucha contra los desastres naturales y la resiliencia climática. A su vez, actúa como organismo de ejecución multilateral acreditado por diversos fondos, tales como el Fondo Mundial para el Medio Ambiente, el Fondo Multilateral o el Fondo de Adaptación.

El PNUD colabora con el gobierno de Indonesia en base a las prioridades nacionales del Plan Nacional de Desarrollo a Medio Plazo para 2020-2024 y otros planes de desarrollo nacionales y locales. Sin embargo, esta agencia se centra en aspectos relacionados con el desarrollo humano (lucha contra la pobreza, crecimiento económico inclusivo, reducción de desigualdades, objetivos de desarrollo sostenible 2030, etc.) más que en grandes proyectos de inversión.

Por su parte, el Fondo Verde del Clima (GCF) surge en 2011 como el mecanismo financiero de la Convención Marco de las Naciones Unidas sobre el Cambio Climático. Su misión es contribuir a la consecución de los objetivos de mitigación y adaptación al cambio climático a nivel global. Se espera que este mecanismo se convierta en la principal fuente de financiación multilateral para respaldar las acciones climáticas en naciones en desarrollo, otorgando una especial prioridad a países en desarrollo, estados africanos y naciones insulares del hemisferio sur. Hasta la fecha, en Indonesia se han financiado un total de 12 proyectos que suman un valor de 459,8 millones de USD.

3.1.3. Regulación y vías de entrada

La contratación pública en Indonesia se rige por la Ley No. 16/2018 y su adenda a través de la Ley No. 10/2021 sobre la adquisición gubernamental de bienes y servicios. Cabe destacar también la Ley No. 12/2019 sobre la adquisición de bienes y servicios por parte de empresas públicas. Indonesia, a diferencia de España, no es un Estado signatario del Acuerdo plurilateral sobre Contratación Pública de la Organización Mundial del Comercio.

Dado el enfoque proteccionista que caracteriza al mercado indonesio, las empresas estatales deben otorgar prioridad a productos y servicios nacionales a la hora de asignar contratos. Por su parte, el gobierno tiene la obligación de adquirir bienes y servicios del país, siempre y cuando no haya competidores cuyas ofertas tengan un contenido local superior al 40%. También se consideran productos importados cuando no exista capacidad de producción nacional o cuando la producción local no sea suficiente para satisfacer la demanda del país. En la actualidad, el gobierno de Indonesia aplica un sistema de *Commodity Balance* para determinadas categorías de producto. Tras estimar la demanda y oferta nacional, se reparten cuotas entre las empresas extranjeras para cubrir la parte de la demanda que no puede ser satisfecha por empresas locales.

Además, se han establecido cuatro procedimientos posibles para la adquisición de bienes y servicios por parte de empresas estatales: licitación abierta, licitación restringida, adjudicación y compras directas. Para el gobierno, se han contemplado cinco procedimientos: compra en línea, compra directa, adjudicación directa, licitación expresa y licitación.

Las empresas españolas pueden participar en las licitaciones en Indonesia a través de adjudicación directa, licitación internacional o licitación restringida para empresas extranjeras. En términos generales, no existen restricciones que impidan la participación de empresas internacionales en las licitaciones, aunque las condiciones suelen variar según el tipo de proyecto y los sectores involucrados, pues estas se fijan según la normativa nacional que favorece a la industria local.

En relación con la adjudicación directa, el gobierno puede utilizar este método en situaciones donde los riesgos totales de proyectos de construcción sean difíciles de planificar y exista una única entidad responsable, así como en casos de bienes, obras y servicios patentados. También se puede recurrir a este proceso después de dos intentos de licitación fallidos o en proyectos como obras de servicios públicos, infraestructura y equipamiento en áreas residenciales de bajos ingresos. En cuanto a las empresas estatales, este procedimiento está limitado a la adquisición de activos críticos, situaciones donde solo haya un proveedor del bien o servicio, necesidades de continuidad en el uso o funcionamiento de bienes o servicios, licitaciones previas fallidas en dos ocasiones, bienes o servicios de propiedad intelectual, elementos estratégicos o relacionados con la seguridad empresarial, así como bienes y servicios adquiridos de manera periódica.

El proceso de licitación internacional, que está abierto tanto para empresas nacionales como internacionales, es recogido en el artículo 63 de la Ley No. 16/2018 y limita la participación internacional a los siguientes casos:

1. Adquisición de obras de construcción por un valor mínimo de un billón de rupias (65,34 millones de USD)
2. Adquisición de otros bienes y servicios por un valor mínimo de cincuenta mil millones de rupias (3,26 millones de USD)
3. Adquisición de servicios de consultoría por un valor mínimo de veinticinco mil millones de rupias (1,63 millones de USD).
4. Adquisición de bienes y servicios financiados por la Agencia de Crédito a la Exportación (ECA) o por acreedores privados extranjeros.

En ciertos casos, incluso para proyectos con valores inferiores a los mencionados, donde no existan empresas nacionales elegibles, puede llevarse a cabo una licitación internacional. Sin embargo, cualquier empresa extranjera que participe en esta licitación debe colaborar con una empresa local a través de formas de cooperación empresarial, como consorcios o subcontrataciones.

La práctica común implica la formación de consorcios o la asociación con empresas locales en proyectos de alta complejidad, como una forma de cumplir con los requisitos de contenido local, experiencia y tecnología necesaria. En estas situaciones, la empresa extranjera puede asumir el liderazgo del consorcio. Asimismo, las empresas que resultan adjudicatarias en licitaciones pueden optar por subcontratar trabajos específicos. Es importante destacar que, en muchas ocasiones, las licitaciones son adjudicadas a empresas estatales (SOE) que, dado su bajo nivel de conocimiento técnico o tecnológico, establecen acuerdos con empresas del sector privado o subcontratan a terceras empresas para la ejecución de proyectos. En estos casos, las SOE también llevan a cabo procesos de licitación para encontrar los colaboradores adecuados. En la mayor parte de sectores del país, existe un cierto cuasi-monopolio liderado por una empresa estatal grande, por lo que los proyectos de mayor envergadura suelen ser dirigidos por estas.

Las SOE han financiado, tradicionalmente, en torno al 22% de las necesidades totales del Plan De Desarrollo a Medio Plazo. Entre ellas, destacan PT Perusahaan Listrik Negara (electricidad), PT Pertamina (petróleo y gas natural), PT Waskita Karya (construcción), PT Hutama Karya (construcción), PT Adhi Karya (construcción), PT PAL (astilleros), PT Telkom Indonesia (telecomunicaciones), PT Kereta Api Indonesia (servicios ferroviarios) o PT Angkasa Pura (aeropuertos), entre otras.

Por último, aunque la regulación no contempla formalmente la licitación restringida a empresas extranjeras, esta modalidad se relaciona frecuentemente con el uso de financiación ligada con carácter oficial. Cuando un proyecto público pasa del *Blue Book* al *Green Book* y recibe apoyo oficial de un financiador bilateral, los términos de la licitación podrían favorecer a empresas extranjeras que tienen acceso a este tipo de financiación. Este es el caso de las empresas españolas con acceso a los fondos FIEM.

3.2. Asociaciones público-privadas (PPP)

El presupuesto estatal indonesio es limitado e insuficiente, por lo que los ambiciosos proyectos de inversión necesitan de fuentes de financiación alternativas para poder ser llevados a cabo. El RPJMN 2020-2024 cuantifica una necesidad presupuestaria para su desarrollo de 436.600 millones de USD o un 6,2% del PIB, aproximadamente. Sin embargo, la capacidad del gobierno se limita al 37% de las necesidades totales (161.500 millones de USD). Por ello, la inclusión del sector privado bajo la modalidad de las asociaciones público-privadas o *Public-Private Partnerships* (PPP), en inglés, se ha fijado como alternativa para cubrir esta brecha de financiación.

El gobierno de Indonesia ha creado un marco regulatorio (véase *Anexo 4*) para mejorar el atractivo y velar por el correcto funcionamiento de las asociaciones público-privadas. Cabe destacar la Regulación Presidencial No. 38/2015 o el Decreto Ministerial del Plan de Desarrollo Nacional No. 4/2015, entre otros.

La dificultad en la coordinación entre los entes del sector público, como ministerios, empresas estatales y gobiernos locales, y el sector privado, ha resultado en demoras en la ejecución de proyectos de gran envergadura en Indonesia. Como respuesta a esta situación, el gobierno del país creó el Comité para la Aceleración de Proyectos de Infraestructura Prioritarios, conocido en indonesio como *Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas* (KPPIP). Desde su inicio en 2015, este comité busca agilizar los procedimientos y mejorar la coordinación público-privada. Para ello, se fijan una serie de proyectos calificados como prioritarios. En concreto, se ha dado prioridad a 37 proyectos que abarcan diversos sectores, incluyendo carreteras y puentes (6), gas y petróleo (7), electricidad (7), puertos (4), agua y saneamiento (5), transporte público (3), ferrocarriles (4) y tecnologías de la información (1).

IMAGEN 1: PROYECTOS PRIORITARIOS KPIP



Fuente: Comité para la Aceleración de Proyectos de Infraestructura Prioritarios (KPIP)

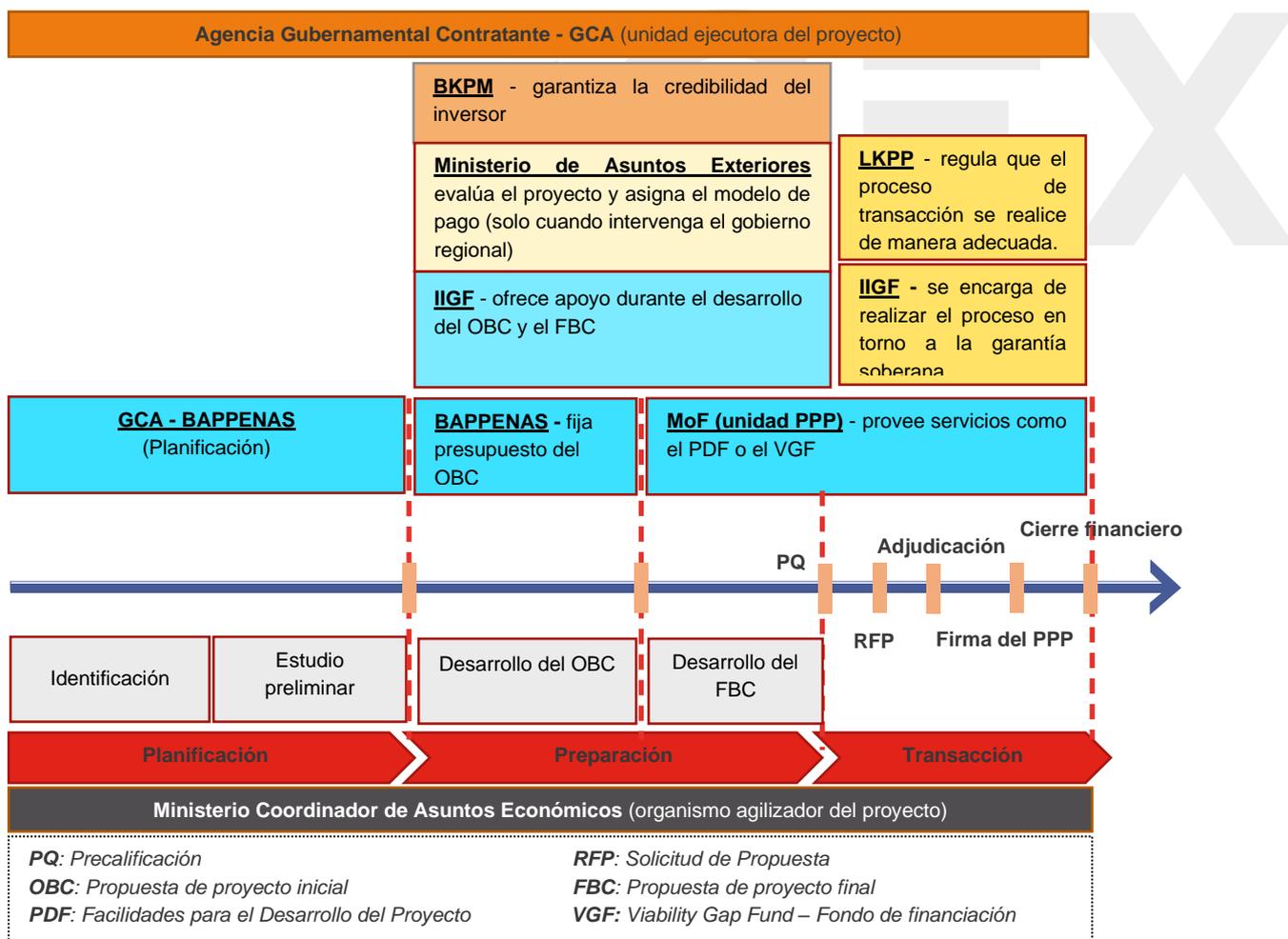
Los proyectos PPP se desarrollan en cuatro fases: planificación, preparación, transacción e implementación. La primera etapa implica la formulación del presupuesto y la identificación del proyecto a desarrollar. Estos pueden ser propuestos por el sector público (ministerios, gobiernos locales, empresas estatales o agencias de contratación), el Ministerio de Planificación del Desarrollo Nacional (BAPPENAS) basándose en prioridades de desarrollo, o por el sector privado a la agencia de contratación pública, en este caso denominados proyectos "no solicitados".

La agencia de contratación pública, también conocida como *Government Contracting Agency* (GCA), en inglés, asume la responsabilidad de llevar a cabo evaluaciones preliminares para analizar la viabilidad del proyecto en términos de necesidades, rentabilidad y estructura de financiación, entre otros factores relevantes. Además, esta entidad establece y puede incluso desembolsar el presupuesto asignado para el estudio preliminar y la realización de consultas públicas (con el fin de recopilar información de las partes interesadas). Posteriormente, la GCA evalúa si el proyecto propuesto es adecuado para ser financiado mediante un esquema PPP y propone su inclusión en el registro de proyectos de asociación público-privada, conocido como *PPP Book*.

Este libro, de periodicidad anual, recoge el conjunto de proyectos PPP clasificados en (1) proyectos listos para ofrecer y (2) proyectos en fase de preparación. Además, incluye los proyectos que se encuentran en proceso de licitación y casos de éxito. El *PPP Book 2023* incluye un total de 52 proyectos, 5 proyectos más que en la edición 2022. De ellos, 2 están listos para ser ofrecidos y 50 se encuentran en fase de preparación (véase Anexo 5).

Con el fin de agilizar la ejecución de los proyectos PPP, el gobierno indonesio constituyó la Oficina Conjunta de Asociaciones Público-Privadas o *PPP Joint Office* en 2016. Esta entidad reúne a varias instituciones clave, como el Ministerio Coordinador de Asuntos Económicos, el Ministerio Coordinador de Asuntos Marítimos y de Inversión, el Ministerio de Finanzas (MoF), el Ministerio del Interior, el Ministerio de Planificación del Desarrollo Nacional (BAPPENAS), el Ministerio de Inversión y la Junta Coordinadora de Inversiones de Indonesia (BKPM). También participan en esta iniciativa la Agencia Gubernamental Contratante (GCA), la Agencia Nacional de Contratación Pública (LKPP) y el Fondo de Garantía de Infraestructura de Indonesia (IIGF). En ocasiones, se invita a otras partes relevantes para que se sumen a las reuniones de coordinación. La *PPP Joint Office* desempeña diversas funciones, entre las que destaca su rol como plataforma de coordinación entre todas las partes interesadas en los proyectos. Además, brinda apoyo a lo largo de todo el ciclo del proyecto, desde la fase de planificación hasta la fase de implementación. El papel de cada uno de los miembros se detalla en la siguiente imagen.

IMAGEN 2: ETAPAS Y ACTORES – PROYECTOS PPP



Fuente: PPP Book 2019

El crédito FIEM apoya la expansión productiva y puede utilizarse para financiar operaciones de inversión bajo la modalidad de *Project Finance*. En este caso, se exige que el proyecto tenga capacidad de generar ingresos suficientes para cubrir su propia deuda. Además, el fondo FIEM respalda la deuda senior, pero no participa en el capital.

Por su parte, el crédito FIEM también puede utilizarse para financiar la parte privada de los proyectos PPP. En ambos casos, se requiere un análisis independiente exhaustivo (*due diligence*) y la proporción de garantías (de proyecto y, en ciertos casos, corporativa).

Respecto a los tipos de proyecto PPP, y como se adelantó anteriormente, existen dos esquemas de propuestas de proyectos de PPP: proyectos solicitados (por parte del sector público) y no solicitados (por parte del sector privado).

3.2.1. Proyectos solicitados

En el caso de los proyectos solicitados, se parte de la planificación del presupuesto y la identificación de los proyectos de interés para el país.

En la siguiente etapa, conocida como la fase de preparación, se lleva a cabo un estudio de prefactibilidad que abarca análisis jurídicos, técnicos, económico-comerciales, medioambientales y de gestión de riesgos, entre otros aspectos. Además, el proyecto se somete a una consulta pública para evaluar su cumplimiento con las normas sociales y para obtener aportaciones sobre las necesidades públicas. En este punto, también se realiza un sondeo de mercado para obtener contribuciones de empresas, agencias y organismos tanto nacionales como internacionales.

La tercera fase, o etapa de transacción, comienza con la consulta al mercado para determinar el interés de posibles licitadores, llevando a cabo reuniones y eventos con las partes involucradas. Además, se define la ubicación del proyecto antes de la contratación, ya que aspectos como la adquisición de terrenos y la obtención de permisos y licencias son responsabilidad de la GCA. A continuación, se procede a la precalificación de los participantes, la solicitud y evaluación de propuestas. Finalmente, la GCA selecciona al adjudicatario y emite una carta de adjudicación, a menos que existan objeciones por parte de otros licitadores.

El adjudicatario debe establecer una sociedad de propósito especial (*Special Purpose Entity*, SPV en inglés) para formalizar el acuerdo PPP. Si hay garantías involucradas, la SPV debe firmar un acuerdo de garantía con PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (PT PII). Después de la firma, la SPV debe asegurar la financiación del proyecto PPP en un plazo de hasta 12 meses, con la posibilidad de una prórroga de hasta 6 meses. El cierre financiero podría dividirse en dos etapas, dependiendo del ciclo del proyecto y del acuerdo entre la SPV y la GCA. La última fase, llamada implementación, incluye una etapa de supervisión durante la ejecución del proyecto PPP, que abarca desde la fase de construcción hasta la entrega final del proyecto.

En general, el período de planificación se extiende de 1 a 2 meses, mientras que la fase de preparación va de los 8 a los 10 meses. La etapa de transacción implica la selección de la entidad empresarial adecuada e involucra actividades como la consulta de mercado, la precalificación, la solicitud de propuestas, la adjudicación, la firma del acuerdo y el cierre financiero. Se estima que la duración de esta fase abarca un total de 12 meses. En cuanto a la fase de construcción, operación y entrega del proyecto, su extensión varía en función del tipo y el sector del proyecto en cuestión.

3.2.2. Proyectos no solicitados

En el ámbito de los proyectos no solicitados, el proceso se estructura en tres etapas: preparación, transacción e implementación. A diferencia de los proyectos solicitados, la etapa de preparación es llevada a cabo por el sector privado.

El proceso de un proyecto PPP no solicitado se inicia con la presentación de la propuesta por parte de la entidad privada a la GCA, acompañada por una carta de intenciones y un estudio de prefactibilidad. Posteriormente, la GCA evalúa internamente la propuesta y emite una carta de aprobación en caso de considerarla viable.

En los casos donde el estudio de prefactibilidad es entregado por la entidad privada, la GCA concede permisos para proceder con el estudio de viabilidad. Si la propuesta incluye un estudio de viabilidad, la GCA anuncia al proponente como el iniciador del proyecto. Además, la entidad privada puede asegurar ciertos derechos sobre el proyecto en etapas posteriores, como el derecho de igualar propuestas de otros licitadores (*Right to Match*) o la posibilidad de vender la propiedad intelectual del estudio de viabilidad a la GCA.

La fase de licitación de un proyecto no solicitado es semejante a la de los proyectos solicitados, abarcando desde la precalificación hasta el cierre financiero. De manera análoga, la fase de ejecución, incluida la supervisión y evaluación de la implementación.

En términos de retorno de inversión, las modalidades de pago varían, siendo las más comunes el pago por uso (por parte del usuario) o el pago por disponibilidad (por parte del gobierno), aunque se aceptan otras formas de pago de acuerdo con la legislación.

Los criterios de elegibilidad difieren según la fase del proyecto. En la etapa de preparación, los criterios incluyen:

- Concordancia con el RPJMN y el Plan Estratégico del sector de infraestructuras.
- Relevancia de la ubicación del proyecto en relación con la planificación espacial.
- Interconexión y relación entre diferentes sectores e regiones de la infraestructura.
- Existencia de un estudio preliminar elaborado.



Un proyecto no solicitado puede ser categorizado como proyecto en preparación si la GCA ha emitido una carta de aprobación previa al estudio de factibilidad.

Respecto a los proyectos listos para ser ofrecidos, los criterios de elegibilidad son:

- Confirmación de la preparación del PPP, cumplimiento de requisitos técnicos y demanda en el mercado.
- Evaluación del impacto ambiental conforme a las leyes y regulaciones vigentes.
- Elaboración detallada del pliego de condiciones.
- Borrador del retorno de inversión de la SPV.
- Análisis del modelo financiero, asignación y mitigación de riesgos, así como posibles respaldos gubernamentales o mecanismos de garantía estatal, si fueran requeridos. Antes de que los licitadores presenten sus propuestas, la GCA debe asegurarse de que el avalista haya proporcionado una aprobación por medio de una carta de intenciones.
- Borrador del plan de adquisición del SPV, considerando:
 - Potencial de mercado y el interés de las entidades empresariales en el proyecto.
 - Viabilidad de la planificación y el cronograma del proceso de licitación.
 - Preparación del comité de contratación.

Un proyecto no solicitado podría ser categorizado como proyecto listo para ser ofrecido si la GCA ha emitido la carta de aprobación final.

En relación con los proyectos ya sometidos a licitación, es decir, aquellos que están en fases de precalificación, licitación, adjudicación de ofertas y firma de acuerdos, los criterios de elegibilidad se fundamentan en la emisión del anuncio de precalificación. Además, se consideran exitosos aquellos proyectos que han logrado el cierre financiero y se encuentran en etapas de construcción y operación.

En el caso de los proyectos no solicitados, se requiere que la propuesta del proyecto esté debidamente integrada dentro del RPJMN y otros planes sectoriales. También se exige que el proyecto sea viable desde un punto de vista económico y financiero, y que el proponente cuente con suficiente capacidad financiera para llevar a cabo la financiación del proyecto.

El Fondo para el Desfase de Viabilidad o *Viability Gap Fund* (VGF), en inglés, juega un rol importante en proyectos respaldados por el gobierno. La GCA inicia el proceso solicitando el apoyo de VGF, el cual es aprobado por el Ministerio de Finanzas durante la etapa de licitación. La decisión final sobre el apoyo de VGF se toma después de seleccionar al adjudicatario.

3.3. Implantación en Indonesia

Además de explorar oportunidades de inversión a través de algunas de las formas de cooperación empresarial anteriormente indicadas sobre la base de un proyecto público o estructurado bajo un esquema PPP, las empresas españolas interesadas en Indonesia también pueden considerar la opción de la implantación en el país. Aunque con la llegada de la Ley Ómnibus de Creación de Empleo muchos de los sectores que anteriormente quedaban recogidos en la lista negativa de inversiones (DNI) fueron liberalizados, existen determinados sectores en los que la participación extranjera está limitada o prohibida a día de hoy. En particular, los sectores se clasifican en: (1) abiertos, sin ningún requisito de inversión; (2) cerrados, en los que la inversión no está permitida; y (3) abiertos con condiciones en materia de limitaciones de capital extranjero, ubicación específica o licencias. Por ello, es necesario comprobar que el sector de la actividad de interés se encuentra abierto a la inversión extranjera y si existen límites en cuanto a inversión extranjera máxima.

Por su parte, existen tres formas societarias disponibles en Indonesia: sociedad de responsabilidad limitada extranjera (PT PMA), sociedad de responsabilidad limitada local (PT) y oficina de representación. De todas ellas, la PT PMA es la entidad más extendida entre los inversores extranjeros, ya que permite generar flujos de ingresos y beneficios. En cambio, la oficina de representación suele ser el primer paso adoptado por empresas que quieren realizar prospecciones del mercado indonesio o promover las actividades de promoción de sus empresas. Finalmente, la PT no admite la participación extranjera y su propiedad solo puede pertenecer a personas con la nacionalidad indonesia. Tanto la PT como la PT PMA se regulan por la Ley 40/2007, sobre Sociedades de Responsabilidad Limitada; y por la Ley 11/2020, sobre Creación de Empleo.

La Junta Coordinadora de Inversiones de Indonesia (BKPM) se trata de la autoridad encargada de la gestión de las inversiones extranjeras. Es una práctica habitual que los inversores extranjeros contraten los servicios de empresas y expertos locales encargados de realizar todos los trámites necesarios ante el BKPM.

3.3.1. Sociedad de responsabilidad limitada extranjera (PT PMA)

Esta forma societaria permite que un particular, empresa u organismo extranjero pueda realizar inversiones en Indonesia y generar flujos de ingresos, si bien su actividad se limita a aquellos sectores abiertos a la inversión extranjera. A pesar de los esfuerzos del gobierno de Indonesia por atraer inversión extranjera directa, los requisitos (capital mínimo, desembolso, tiempo, costes, etc.) para la constitución de una PT PMA son notablemente más exigentes que los que se solicitan para una compañía local PT.

En concreto, el capital mínimo exigido para la constitución de una PT PMA es de 10.000 millones de rupias (652.000 USD) y se exige el desembolso mínimo del 25% de forma anticipada. Sin embargo, en base al Reglamento 4/2021 sobre Directrices y Procedimientos para Servicios de Licencias Comerciales Basados en Riesgos y Facilidades de Inversión, el desembolso mínimo ha

pasado a ser del 100% en un plazo máximo de un año desde 2021. En cualquier caso, esta norma resulta de aplicación a:

- Empresas nuevas.
- Empresas establecidas con un capital desembolsado inferior a los 10.000 millones de rupias (652.000 USD), pero que aún no han recibido el NIB (número de identificación comercial) ni la licencia comercial.
- Empresas establecidas con un capital desembolsado inferior a los 10.000 millones de rupias, que ya han recibido el NIB, pero no la licencia comercial.
- Empresas establecidas con un capital desembolsado inferior a los 10.000 millones de rupias, que ya han recibido el NIB y la licencia comercial, pero que aún no está operativa.
- Empresas establecidas con un capital desembolsado inferior a los 10.000 millones de rupias, que ya han recibido el NIB y cuentan con una licencia comercial operativa, pero que tienen la intención de modificar su clasificación comercial.

Los costes de establecimiento de una PT PMA se estiman en unos 3.000 USD, como mínimo. Por su parte, el inversor extranjero puede también optar por adquirir una PT PMA previamente existente o bien una PT, en cuyo caso sería necesaria la conversión en PT PMA tras la adquisición.

Asimismo, la PT PMA debe estar participada por dos accionistas (director y comisario) y se exige que al menos uno de ellos sea de origen extranjero o represente una entidad legal extranjera. En caso de que un ciudadano extranjero trabaje y resida en Indonesia, es necesario que obtenga un número de identificación fiscal (NPWP) y un permiso de trabajo (KITAS).

3.3.2. Sociedad de responsabilidad limitada local (PT)

Una PT es una sociedad de responsabilidad limitada local, por lo que su propiedad no puede ser extranjera.

Son muchas las ventajas de una PT frente a una PT PMA: admite cualquier sector de la actividad (salvo los sectores prohibidos o cuyo control se limita al gobierno indonesio), el capital mínimo (3.200 USD) es inferior, el desembolso exigido es menor, el tiempo y costes de establecimiento son más reducidos, etc. Sin embargo, se trata de una forma societaria cuya propiedad solo puede pertenecer a personas con nacionalidad indonesia. Existe la posibilidad de que el director pueda ser extranjero si cuenta con un número de identificación fiscal indonesio (NPWP).

Los mayores obstáculos presentes en el establecimiento de una PT PMA han llevado a que inversores extranjeros adopten estrategias ilícitas, tales como la constitución de una empresa PT vehicular con propietarios locales, firmando convenios confidenciales entre el inversor extranjero y el propietario local, o la compra de una PT preconstituida o *shelf company* lista para entrar en funcionamiento tras la compra por parte del inversor extranjero. En cualquier caso, se trata de prácticas ilegales que no se recomiendan en ningún caso.

3.3.3. Oficinas de representación

La apertura de una oficina de representación constituye el método más ágil y sencillo para establecer una entidad jurídica en el país. No obstante, las oficinas de representación no están autorizadas a llevar a cabo operaciones comerciales, emitir facturas, formalizar contratos ni generar ingresos. Su actividad se ve limitada a actividades de recopilación de datos, información de clientes potenciales, publicidad, promoción o prospección del mercado para una posible posterior expansión empresarial. De hecho, una oficina de representación suele ser el origen de una PT PMA en muchas ocasiones. A pesar de estas restricciones, los inversores extranjeros pueden ser propietarios al 100% de esta entidad y no se exige el mismo capital desembolsado que se requiere para las PT PMA. Los costes de establecimiento suelen oscilar entre los 1.200 y los 3.200 USD.

El Reglamento en sustitución de la Ley No. 2/2022 ha introducido modificaciones en la apertura de las oficinas de representación e incluye los siguientes cuatro tipos:

- Oficina de representación extranjera (KPPA): indicada para inversores que deseen explorar oportunidades en el país. Se limitan a actividades no comerciales y no existen restricciones a la contratación de trabajadores extranjeros, si bien existe la obligación de emplear a ciudadanos indonesios.
- Oficina de representación para una empresa comercial extranjera (KP3A): actúa como agente de venta, compra o fabricación para la empresa matriz extranjera y tiene prohibido realizar actividades comerciales o de venta. Se requiere el NIB y una licencia de negocio TRO en el caso del sector del comercio.
- Oficina de representación de una empresa de construcción extranjera (BUJKA): puede emprender proyectos a través de una *joint-venture* con una empresa de construcción local. La entidad BUJKA debe obtener el NIB y un certificado de entidad empresarial SBU.
- Oficina de representación de una empresa eléctrica extranjera: se trata de una KPPA para empresas del sector de los servicios de apoyo a la electricidad (consultoría, construcción y mantenimiento de instalaciones eléctricas). Se requiere obtener el NIB y un certificado de entidad empresarial SBU.

Para una mayor profundización sobre la implantación en el país se recomienda revisar el documento “Un inversor extranjero en Indonesia en 2021” publicado por ICEX y disponible a través del siguiente enlace: <https://www.icex.es/content/dam/es/icex/documentos/quienes-somos/donde-estamos/red-exterior/indonesia/DOC2021896789.pdf>

4. Barreras y riesgos asociados a la inversión

Indonesia presenta una clara tendencia hacia el proteccionismo, por lo que las barreras existentes también impactan en el ámbito de la inversión. Entre estos, destacan los requisitos de contenido local.

Estos requisitos, cuyo origen se remonta al Reglamento No. 10/2006 sobre el uso de maquinaria de producción nacional para obtener facilidades en los derechos de importación de bienes y materiales, exigen que las empresas extranjeras y nacionales cumplan con cierto porcentaje de contenido local en la producción, así como en el suministro de bienes o servicios con el fin de fomentar la transferencia de tecnología, el empleo local y el crecimiento de la industria doméstica. La regulación requiere que las entidades contratantes busquen el máximo contenido local, usen componentes extranjeros solo cuando sea necesario y designen a contratistas internacionales como subcontratistas de empresas locales. Los artículos 66 y 67, que hacen hincapié en las preferencias por los productos nacionales, imponen la obligatoriedad de utilizar bienes y servicios de producción local (con un valor total que debe representar al menos el 40% de insumos locales) en las adquisiciones realizadas por todos los ministerios, instituciones y gobiernos regionales. Por su parte, el gobierno tiene la obligación de asignar al menos el 40% de los productos o servicios de PYMES de producción nacional en la categoría de bienes y servicios.

El gobierno de Indonesia ha consolidado sus esfuerzos para mantener y aumentar estos requisitos a través de la Decisión Presidencial No. 24/2018 relativa al equipo nacional sobre el aumento de la producción nacional. Este comité asume la responsabilidad de monitorear, supervisar, evaluar y fomentar la utilización de bienes y servicios del país. Además, este compromiso se manifiesta en el Plan Estratégico del Ministerio de Industria 2020-2024, el cual establece 13 objetivos estratégicos. Entre ellos, se busca fortalecer la capacidad de la industria local a través de los siguientes indicadores:

- El objetivo de contenido local, que se situaba en 49% en 2020, se elevará al 53% para 2024.
- El objetivo de contenido local en la contratación pública gubernamentales (bienes y servicios), que estaba en 46,63% en 2020, se pretende aumentar al 52,48% para 2024. Si bien, el presidente Jokowi anunció el pasado mes de marzo su interés por aumentar este porcentaje hasta el 95% en 2023, lo que corresponde a un valor estimado de 78.000 millones de USD.
- La meta de productos certificados con $\geq 25\%$, que era de 6.200 productos en 2020, se proyecta en 8.400 productos para 2024.

El Ministerio de Industria expide un documento que recoge el listado de certificados y es conocido como TKDN IK o *Daftar Sertifikat TKDN IK*. Este documento recoge las empresas que han obtenido el certificado, así como los requisitos de contenido local mínimo para cada una de las categorías de producto y sus respectivas especificaciones.

En segundo lugar, destacan las certificaciones SNI o *Standar Nasional Indonesia* como barrera relevante. Se trata de certificaciones de calidad de carácter nacional se aplican a productos industriales y de consumo destinados al mercado indonesio. Su objetivo es asegurar la calidad de los productos, aunque también funcionan como una medida de salvaguardia para la industria local. Si bien es obligatorio cumplir con las normas SNI, también es necesario considerar las regulaciones gubernamentales asociadas. Por consiguiente, la importación de productos en Indonesia se ve impactada por las exigencias de las SNI. El Plan Estratégico del Ministerio de Industria 2020-2024 señala que el porcentaje de SNI en las industrias, fijado en 5% en 2020, se aspira a incrementar hasta 20% en 2024.

La certificación SNI se erige como una barrera debido a su carácter exclusivamente nacional en términos de certificación de calidad. Indonesia no reconoce certificados de calidad extranjeros, lo que implica costos adicionales en términos de auditorías de fábrica, producto y requisitos de etiquetado. Además, se requieren inspecciones preembarque realizadas por empresas autorizadas por PT Surveyor Indonesia, una entidad estatal encargada de verificar la calidad de los productos que ingresan al país. Estas barreras pueden afectar especialmente la importación de productos no producidos localmente y empleados en la industria de la construcción. Por lo tanto, es esencial considerar estos factores al presupuestar un proyecto.

Entre los riesgos más destacables, cabe mencionar la corrupción. Indonesia se sitúa en la posición 110 en el Índice de Percepción de la Corrupción entre 180 países evaluados, con una puntuación de 34 sobre 100 (donde 100 representa la menor corrupción). Esto es particularmente relevante en las entidades regionales y locales. No obstante, desde 2002, la Comisión para la Erradicación de la Corrupción o *Komisi Pemberantasan Korupsi* (KPK), en indonesio, se encarga de investigar, enjuiciar y procesar casos de corrupción que involucren a funcionarios gubernamentales, tanto a nivel nacional como local, así como a personas en el sector privado. Por otro lado, existen riesgos operativos y de reputación relacionados con asuntos socioambientales y la adquisición de terrenos. Mientras que Java y Bali muestran un nivel de desarrollo razonable, en otras partes del país es frecuente encontrarse con comunidades locales e indígenas que tienen fuertes vínculos con la tierra y formas de vida tradicionales. La adquisición de terrenos se trata de uno de los mayores bloqueos históricamente, ya que muchos de los locales no están interesados en vender sus propiedades o, en caso de estarlo, lo hacen a precios muy altos. Esto puede dar lugar a desafíos en casos de expropiación, que ocasionalmente involucran a ONGs, generando atención internacional al asunto. Además, los proyectos pueden tener impactos medioambientales considerables. Indonesia es un país vasto formado por más de 17.500 islas, muchas de las cuales son montañosas o cubiertas por selva. Los bosques han disminuido notablemente en las últimas décadas debido al desarrollo agrícola, urbano, industrial y turístico. Las ONGs suelen monitorear y reportar tales impactos.



Además, es esencial reconocer que Indonesia se halla entre los países más susceptibles a desastres naturales y los efectos del cambio climático, tales como volcanes, terremotos e inundaciones.

En términos legales, hay riesgos relacionados con la aplicación de derechos contractuales, que abarcan desde la elección de normativas hasta tribunales competentes en asuntos de arbitraje internacional. La resolución de litigios contra entidades gubernamentales en tribunales locales puede ser complicada. Otros riesgos pertinentes abarcan la volatilidad cambiaria, riesgos normativos debido a la existencia de una regulación excesiva, confusa y de corta duración frente a concesiones más extensas, y riesgos asociados al entorno empresarial, incluyendo burocracia y negociaciones locales. Sin embargo, existen despachos de abogados y expertos en asesoría legal especializados en apoyar a empresas extranjeras en cuestiones legales en el país.

La protección de la propiedad intelectual es otra de las cuestiones clave a tener en cuenta, ya que la piratería de derechos de autor y la falsificación de marcas son aspectos muy extendidos en Indonesia. Ahora bien, la Dirección General de Propiedad Intelectual (DJKI), junto con la unidad de investigación criminal de la Policía Nacional, han formado un grupo de trabajo para la persecución de estos delitos.

Si bien existen barreras y riesgos significativos que deben anticiparse, muchos de estos desafíos pueden abordarse mediante el cumplimiento de ciertas recomendaciones. En ocasiones, estos desafíos pueden incluso generar oportunidades al actuar como desincentivos para la competencia internacional. En particular, se recomienda la presencialidad, ya que la cultura de negocios en Indonesia es bastante relacional. Además, las posibilidades de éxito se ven notablemente condicionadas si la empresa extranjera cuenta con el apoyo de una contraparte local. Finalmente, la perseverancia es un factor clave en el mercado indonesio, pues los negocios presentan una clara orientación largoplacista.

Se recomienda visitar el portal “Barreras comerciales” de la Secretaría de Estado de Comercio (barrerascomerciales.comercio.gob.es) para una mayor profundización.

5. Oportunidades de inversión

Indonesia es el país más poblado y la mayor economía del Sudeste Asiático. Destaca la existencia de una clase media creciente y un notable aumento del poder adquisitivo de la clase consumidora. La población indonesia es joven (edad media de 31 años) y los denominados *muslim millenials* dominarán el consumo de los próximos años. Asimismo, destaca la influencia de las redes sociales y el crecimiento del comercio electrónico. Por ello, las oportunidades relacionadas con el consumo seguirán siendo clave. En particular, sectores como la distribución minorista, la sanidad, la educación, las telecomunicaciones o los servicios financieros han experimentado un auge significativo en los últimos años.

El sector de las infraestructuras representa numerosas oportunidades para el sector privado, pues Indonesia destaca por su carencia en infraestructuras y por contar con inversiones que tradicionalmente han sido insuficientes e inadecuadas. En concreto, el desarrollo de infraestructuras públicas sigue siendo un importante reto y se constituye como una de las principales prioridades de la agenda del gobierno actual. Existen oportunidades en los sectores de las infraestructuras energéticas y eléctricas, pues se necesitan mejoras para satisfacer la creciente demanda energética nacional y mejorar la tasa de electrificación entre las islas. En particular, resalta el sector de las energías renovables. De acuerdo con el RPJMN 2020-2024, las energías renovables deberían representar el 23% del mix energético indonesio para 2025. Las energías renovables representaban el 8,6% en 2018 y tan solo han alcanzado el 12,3% hasta el tercer trimestre de 2023. Por ello, aún queda un largo recorrido para alcanzar la transición energética del país.

De igual modo, las infraestructuras de transporte son un sector relevante. Se pretende crear un sistema de transporte masivo y existen oportunidades en los sectores del transporte terrestre (carreteras, peaje, puentes, etc.) y ferroviario, pues los problemas de tráfico y congestión siguen siendo un problema en la actualidad. Asimismo, la necesidad de mejorar la conectividad del país, tanto para el transporte de personas como de mercancías, genera oportunidades en sectores como la aviación o los puertos. Destacan también los proyectos de infraestructuras municipales como suministro de agua, sistemas de aguas residuales e instalaciones de gestión de residuos.

Por su parte, el mercado de las tecnologías de la información y las telecomunicaciones posee muchas posibilidades de expansión, ya que el país presenta una notable brecha digital. De hecho, el RPJMN 2020-2024 pone el foco en el desarrollo de infraestructuras TIC, la industria 4.0. y la creación de parques científicos y tecnológicos. Entre las infraestructuras de telecomunicaciones más demandadas se encuentran los satélites, las estaciones terrestres, los cables de fibra óptica (terrestres y submarinos) o los radioenlaces, así como las centralitas y centros de datos.



Indonesia se trata de un destino cada vez más popular entre los viajeros de todo el mundo, por lo que el gobierno indonesio ha adoptado medidas para apoyar el crecimiento del sector turístico, abriéndolo a la inversión extranjera y dando prioridad a los proyectos de turismo sostenible. En particular, se pretende diversificar el turismo geográficamente y replicar el modelo de Bali (destino turístico más consolidado) a través de la creación de los 10 nuevos “Balis”. Estas localizaciones, con una riqueza natural y patrimonial similar, representan oportunidades de inversión en el desarrollo de infraestructuras, hostelería, restauración o ecoturismo, entre otras.

En este sentido, el gobierno de Indonesia reconoce 20 zonas económicas especiales: 10 industriales y 10 dedicadas al turismo. Estas zonas buscan atraer inversión a través de la concesión de incentivos fiscales y no fiscales. Dado que estas zonas se encuentran dispersas geográficamente por todo el archipiélago, las oportunidades de inversión varían en función de la actividad principal de cada una de las regiones.

Con el fin de aliviar la sobrepoblación y congestión del tráfico de Yakarta, el gobierno de Indonesia ha presentado un ambicioso proyecto urbano para la construcción de la nueva capital de Indonesia, Nusantara, en la provincia de Kalimantan Oriental en la isla de Borneo. En concreto, se pretende crear un súper hub para la economía indonesia, destacando la proximidad de Balikpapan y Samarinda a Nusantara. El proceso de desarrollo es ambicioso y se asienta sobre los pilares de ciudad ecológica, inteligente, inclusiva, resiliente y sostenible. En cuanto a su financiación, el presupuesto público representa el 20%, mientras que el 80% restante se corresponde con esquemas PPP y otras fuentes de financiación alternativas.

Dado que el proyecto aún se encuentra en sus primeras etapas, las oportunidades abarcan todas las necesidades que requiere construir una ciudad desde cero: diseño, construcción de infraestructuras y desarrollo de áreas metropolitanas. A corto plazo, el proyecto se centra en energías renovables, telecomunicaciones, transporte, vivienda, gestión de agua y residuos. Si bien, el desarrollo de infraestructuras comerciales, la creación de áreas industriales, la sanidad, la educación o la tecnología se tornan como prioridades a largo plazo. El proyecto busca inversión extranjera y las empresas internacionales ya han comenzado a enviar sus expresiones de interés. En particular, se han recibido 256 expresiones de interés hasta junio de 2023, siendo una de ellas de origen español.

Cabe resaltar el sector de la defensa. Indonesia planea modernizar sus fuerzas armadas y mejorar su competitividad en el ámbito militar a través de estrategias como el aumento de su flota de helicópteros. Aunque el país puede producir algunos componentes militares, Indonesia es muy dependiente de la importación de equipos de defensa estratégicos como aviones de combate, misiles, sistemas de comunicaciones, cohetes o radares, entre otros. Además, la vigilancia y protección del tráfico marítimo, tanto para la seguridad nacional como para el control de la pesca, abre un horizonte de oportunidades adicionales.



Otros sectores de oportunidad en Indonesia incluyen los servicios financieros (especialmente los servicios digitales y las *fintech*), la sanidad (objetivo de cobertura sanitaria universal con grandes carencias de infraestructuras y dependencia de la importación de equipamientos médicos), el sector químico (objetivo prioritario en el programa de desarrollo industrial *Making Indonesia 4.0.* y poca disponibilidad de materias primas), el comercio electrónico, las *smart cities* y todo aquello que gira en torno a la certificación *Halal* (con especial mención a la hostelería y la restauración).

Las compañías de la Unión Europea tienden a enfocar sus inversiones en Indonesia en sectores de alto valor añadido, tales como infraestructuras, manufactura, sector químico (productos farmacéuticos y cosméticos), transporte, logística, energía y renovables, automoción, alimentación, agricultura, industrias medioambientales, así como en servicios digitales y financieros.

Por su parte, ARISE+ Indonesia (iniciativa de la Unión Europea) ha creado junto con el Ministerio de Inversiones de Indonesia (BKPM) el *Indonesia-EU Investment Attraction Plan* para alinear las principales ventajas competitivas y ofertas de inversión en Indonesia con las necesidades y prioridades de las industrias e inversores de la Unión Europea. En concreto, se identifican seis sectores estratégicos: energías renovables, salud y productos farmacéuticos, tecnología y electrónica, automoción y vehículos eléctricos, transporte y logística, así como agroindustria y pesca.

En 2021, España fue el sexto país de la Unión Europea que más invirtió en Indonesia, por detrás de Países Bajos, Suecia, Bélgica, Francia e Irlanda. La percepción de las empresas españolas en Indonesia es favorable y se encuentran bien posicionadas en relación con las de otros países europeos, especialmente en los sectores de las energías renovables, las infraestructuras y la defensa.

En la actualidad, existen más de 80 empresas españolas con presencia estable en Indonesia. Destacan el sector energético (oil&gas y renovables), químico, defensa, infraestructuras, industria, moda, y hostelería y turismo, entre otros.

6. Anexos

ANEXO 1: PROGRAMAS Y PROYECTOS – BLUE BOOK

En miles de dólares. Tras la revisión de 2023.

	IMPORTE
1. PROGRAMAS DE ALMACENAMIENTO POLIVALENTE DE AGUA, ALIMENTOS, INUNDACIONES Y ENERGÍA	2.038.200
1. Desarrollo de los recursos hídricos en la zona oriental de Semarang mediante la mejora de la presa de Kedung Ombo (provincia de Java Central)	100.000
2. Proyecto de modernización de presas en explotación en la cuenca del río Brantas	313.200
3. Proyecto de construcción de la presa de Jenelata	300.000
4. Proyecto de construcción de la presa de Riam Kiwa	250.000
5. Proyecto de construcción de la presa de Pelosika	510.000
6. Programa de mejora de las cuencas fluviales: modernización del sistema nacional de información sobre recursos hídricos	50.000
7. Desarrollo del regadío de Asahan en Sumatra Septentrional	515.000
2. PROGRAMA DE INFRAESTRUCTURAS DE RESILIENCIA ANTE CATÁSTROFES	1.762.000
1. Reducción integral de catástrofes y mejora de la gestión de la cuenca del río Jeneberang	288.000
2. Gestión de inundaciones y protección costera en Java Norte	500.000
3. Gestión integrada de las inundaciones urbanas en JABODETABEK	800.000
4. Reducción urgente de la catástrofe del monte Semeru, Kelud, Agung y otros volcanes en erupción en Indonesia	174.000
3. PROGRAMA DE DESARROLLO DE AUTOPISTAS DE PEAJE	2.860.343
1. Desarrollo de autopistas de peaje en las islas Sumatra: Jambi-Rengat (Sp. Ness – Sentjatang)	1.624.371
2. Desarrollo de una nueva alineación de túneles en la autopista de peaje Payakumbuh-Pangkalan	427.000
3. Desarrollo del peaje Kuala Tanjung-Tebing Tinggi-Parapat	536.030
4. Desarrollo de la autopista de peaje del tramo III Serang-Panimbang (tramo Cileles-Panimbang) Fase II	272.942
4. PROGRAMA DE MEJORA DE CARRETERAS Y PUENTES	1.205.000
1. Proyecto de carreteras: Desarrollo del Trans South - South Java – Fase II	300.000
2. Desarrollo de puentes de gran envergadura para determinadas áreas	300.000
3. Desarrollo de la carretera fronteriza de Kalimantan	605.000
5. PROGRAMA DE REDUCCIÓN DE BARRIOS MARGINALES	240.000



1. Proyecto de inversión en asentamientos habitables (LSIP)	150.000
2. Proyecto de desarrollo de infraestructuras para el asentamiento (RSID)	90.000
6. PROGRAMA DE SANEAMIENTO Y TRATAMIENTO DE RESIDUOS	1.098.000
1. Proyecto de gestión de residuos sólidos para el desarrollo urbano sostenible	150.000
2. Sistema de saneamiento de aguas residuales	598.000
3. Proyecto de mejora de la prestación de servicios locales (LSDP)	350.000
7. PROGRAMA DE DESARROLLO DE TRANSPORTE URBANO COLECTIVO	5.079.632
1. Proyecto de implantación del sistema de transporte público	468.938
2. Construcción del sistema metropolitano de transporte rápido de la línea Este-Oeste – Fase I Etapa I	3.129.000
3. Servicios de ingeniería del sistema metropolitano de transporte rápido de la línea Este-Oeste – Fase I Etapa II	106.115
4. Construcción del sistema de transporte rápido de la línea Norte-Sur – Fase II	1.125.579
5. Línea ferroviaria regional de Surabaya – Fase I	250.000
8. PROGRAMA DE MEJORA DE LA SEGURIDAD DEL TRANSPORTE	460.471
1. Adquisición de un buque de navegación de tercera clase	130.818
2. Construcción/Adquisición de un patrullero de primera clase	244.863
3. Mejora de la conectividad del transporte aéreo	84.790
9. PROGRAMA DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS DE CONECTIVIDAD MARINA	991.990
1. Proyecto de desarrollo del puerto de Patimban (II)	714.790
2. Desarrollo dirigido del puerto	277.200
10. PROGRAMA DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS DE LA INFORMACIÓN Y LA COMUNICACIÓN	2.457.549
1. Digitalización del sistema de radiodifusión	373.154
2. Refuerzo de la infraestructura de administración electrónica – Fase II	720.000
3. Adquisición del satélite multifuncional 2 (SATRIA-2)	864.395
4. Fortalecimiento de la población y registro civil e introducción de la identificación digital para la prestación de servicios de entrega inclusivos y la transformación digital de Indonesia	250.000
5. Refuerzo del ecosistema de ciberseguridad	250.000
11. PROGRAMA DE PESCA Y GESTIÓN MARINA	1.702.180
1. Integración de puertos pesqueros y mercados internacionales de pescado – Fase I	199.038
2. Sistema integrado de vigilancia marítima y pesquera	159.500
3. Integración de puertos pesqueros y mercados internacionales de pescado – Fase II	400.000
4. Sistema integrado de vigilancia marítima y pesquera – Fase II	200.000



5.	Programa de cría integrada y revitalización del camarón	500.000
6.	Desarrollo del sistema para la monitorización y control de la utilización del espacio marino	80.000
7.	Misión de constelación de satélites para recursos marinos y pesqueros	163.642
12. PROGRAMA DE MEJORA DE LOS SERVICIOS SANITARIOS		4.531.644
1.	Mejora de las instalaciones e infraestructuras para actividades de enseñanza y aprendizaje en el sector sanitario	109.400
2.	Refuerzo de la red de derivación sanitaria de Indonesia	1.802.550
3.	Refuerzo de la atención primaria en Indonesia	1.586.623
4.	Fortalecimiento del sistema público de laboratorios	589.600
5.	Construcción del hospital Hajj General Medan	66.712
6.	Adquisición de equipos médicos para el Ministerio de Defensa	49.540
7.	Adquisición de equipos médicos para el centro de salud militar	5.980
8.	Mejora de los equipos médicos de los hospitales del ejército	187.704
9.	Mejora de los equipos médicos de los hospitales de la armada	55.358
10.	Mejora de los equipos médicos de los hospitales del ejército del aire	78.177
13. PROGRAMA DE MEJORA DE LA CAPACIDAD NACIONAL PARA LA CIENCIA, ADAPTACIÓN TECNOLÓGICA Y CREACIÓN INNOVATIVA		51.369
1.	Adquisición de biodiversidad indonesia como fuente fundamental de investigación e innovación	51.369
14. PROGRAMA DE VALOR AÑADIDO DE LA TRANSFORMACIÓN ALIMENTARIA Y LA AGRICULTURA		625.000
1.	Proyecto de desarrollo de agricultura de secano	125.000
2.	Desarrollo de un clima resiliente y bajo en carbono en Indonesia	500.000
15. PROGRAMA DE DESARROLLO DE PUEBLOS		76.345
1.	Mejora de la capacidad y la infraestructura de BUM Desa para la digitalización de las aldeas	76.345
16. PROGRAMA DE MEJORA DEL APARATO ESTATAL		240.000
1.	Fortalecimiento de la gestión de talentos de aparatos (SMART)	100.000
2.	Transformación del aparato de desarrollo de competencias	140.000
17. PROGRAMA DE MEJORA DE LA FORMACIÓN PROFESIONAL		164.800
1.	Desarrollo de centros de formación profesional	14.800
2.	Información sobre el mercado laboral y transformación del sistema de cualificaciones para la flexibilidad del mercado laboral (LISTRAF)	150.000
18. PROGRAMA DE GESTIÓN DE LA INFORMACIÓN GEOESPACIAL		868.330
1.	Proyecto de administración del territorio integrada, planificación espacial y suministro de mapa base a gran escala	868.330
19. PROGRAMA DE SEGURIDAD Y PROTECCIÓN EN AGUAS INDONESIAS		180.000



1. Sistema nacional de seguridad marítima del guardacostas de Indonesia	180.000
20. PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO DE LA CAPACIDAD METEOROLÓGICA, CLIMATOLÓGICA Y GEOFÍSICA	110.617
1. Fortalecimiento de la región de información de vuelo y desarrollo de servicios de meteorología aérea en Indonesia Oriental	26.617
2. Mejora de los servicios nacional de clima y calidad del aire	50.000
3. Mejora de la red indonesia de radares meteorológicos para alertar sobre condiciones meteorológicas extremas	34.000
21. PROGRAMA DE MEJORA DE INSTALACIONES DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO	126.253
1. Adquisición de un helicóptero de búsqueda y salvamento de clase media y adquisición de una embarcación de flotabilidad rígida	93.744
2. Mejora de la resistencia pública al riesgo de incendios mediante el desarrollo de infraestructuras y recursos humanos regionales de lucha contra incendios	32.509
22. PROGRAMA DE LUCHA CONTRA EL TERRORISMO	160.000
1. Lucha contra el terrorismo y prevención del extremismo violento	160.000
23. PROGRAMA DE DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS ELÉCTRICAS	1.183.218
1. Préstamo adicional PLTA Asahan 3 (2 x 87 MW)	152.318
2. Central hidroeléctrica de acumulación por bombeo Matenggeng (943 MW)	826.900
3. Central geotérmica Hululais 1&2 (2x55 MW)	204.000
24. PROGRAMA DE FINANZAS VERDES PARA LA VIVIENDA	500.000
1. Mecanismo de financiación mixta para viviendas ecológicas, asequibles y resistentes al clima	500.000
25. PROGRAMA DE DESARROLLO DE UN SISTEMA DE COMUNICACIÓN PARA LA GESTIÓN DE CATÁSTROFES	725.000
1. Banda ancha móvil para la protección pública nacional y socorro en caso de catástrofe (PPDR)	475.000
2. Desarrollo de una acción temprana para el ecosistema de gestión del riesgo de catástrofes en Indonesia	250.000
TOTAL	29.437.941

Fuente: Ministerio de Planificación del Desarrollo Nacional (PPN/Bappenas)



ANEXO 2: PROYECTOS SEGÚN ORGANISMO EJECUTOR – GREEN BOOK

En miles de dólares. Tras la revisión de 2023.

	IMPORTE	FUENTE INDICATIVA
DIRECCIÓN GENERAL DE CARRETERAS		
1. Desarrollo de autopistas de peaje en las islas Sumatra		
a) Jambi- Rengat	1.624.371,00	BAII
2. Desarrollo de un nuevo trazado de túneles en la autopista de peaje Payakumbuh-Pangkalan	427.000,00	Japón
3. Desarrollo de la autopista de peaje Serang- Panimbang Tramo III (Tramo Cileles- Panimbang) Fase II	272.942,00	BIsD, China y otros
4. Desarrollo de la Fase II del Proyecto de Carretera Trans Sur - Sur de Java	300.000,00	BAsD
5. Desarrollo de puentes de gran longitud para la zona seleccionada		
a) Puente Batam-Bintan	300.000,00	BAII
6. Proyecto de desarrollo de la carretera fronteriza de Kalimantan	605.000,00	BAsD, BIsD y otros
DIRECCIÓN GENERAL DE RECURSOS HÍDRICOS		
7. Proyecto de construcción de la presa de Riam Kiwa	104.649,99	China
8. Proyecto de construcción de la presa de Pelosika	510.000,00	China
9. Proyecto de construcción de la presa de Jenelata	238.179,45	China
10. Proyecto de gestión de inundaciones en Java Norte	250.000,00	BAsD
11. Préstamo sectorial para la reducción de catástrofes volcánicas	174.000,00	Japón
DIRECCIÓN GENERAL DE ASENTAMIENTOS HUMANOS		
12. Gestión de residuos sólidos para un desarrollo urbano sostenible	67.500,00	BAII
13. Sistema de aprovechamiento de aguas residuales para el saneamiento inclusivo de toda la ciudad	419.620,50	BAsD
MINISTERIO DE TRANSPORTES		
14. Construcción del Proyecto de la Línea Este-Oeste de Tránsito Masivo Rápido Metropolitano de Yakarta Fase I Etapa I	3.129.000,00	Japón y BAsD
15. Servicios de ingeniería del proyecto de la Línea Este-Oeste de transporte metropolitano masivo rápido de Yakarta Fase I Etapa II	106.115,00	Japón
16. Línea ferroviaria regional de Surabaya (Fase I)	250.000,00	Alemania
17. Construcción del Proyecto de Transporte Rápido Masivo de Yakarta Norte-Sur Fase 2 (3er Préstamo Slice)	1.125.579,00	Japón
18. Proyecto de implantación de un sistema de transporte público	39.999,00	Francia (AFD)
19. Construcción/adquisición de un patrullero de clase I	244.863,00	Corea
20. Proyecto de desarrollo del puerto de Patimban II	316.119,00	Japón
MINISTERIO DE COMUNICACIÓN E INFORMÁTICA		



21. Digitalización del sistema de radiodifusión	373.153,15	Francia
MINISTERIO DEL INTERIOR		
22. Fortalecimiento del registro civil y de población e introducción de la identidad digital para la prestación de servicios inclusivos y la transformación digital en Indonesia	250.000,00	Banco Mundial
23. Mejora de la resiliencia pública ante el riesgo de incendios mediante el desarrollo de infraestructuras regionales de lucha contra incendios y el desarrollo humano	32.509,00	Dinamarca
24. Proyecto de mejora de la prestación de servicios locales	350.000,00	Banco Mundial
MINISTERIO DE PESCA Y ASUNTOS MARÍTIMOS		
25. Integración de puertos pesqueros y mercados internacionales de pescado Fase I	199.038,00	Japón
26. Integración de los puertos pesqueros y el mercado internacional del pescado Fase II	210.000,00	BAsD, BIsD y AFD
27. Sistema integrado de vigilancia marítima y pesquera	359.500,00	España
28. Cría integrada de camarones	500.000,00	Arabia Saudita
29. Desarrollo del sistema de vigilancia y control para la utilización del espacio marino	80.000,00	Arabia Saudita
30. Misión de constelación de satélites para recursos marinos y pesqueros	163.642,00	Dinamarca y España
MINISTERIO DE SANIDAD		
31. Fortalecimiento de la red de derivación sanitaria de Indonesia	1.802.550,00	BIsD, Banco Mundial y BAI
32. Refuerzo de la atención primaria en Indonesia	1.586.623,00	Banco Mundial, BAI y BAsD
33. Indonesia-Fortalecimiento del sistema público de laboratorios	589.600,00	Banco Mundial, BAI y BAsD
MINISTERIO DE DEFENSA		
34. Modernización de los equipos médicos e instalaciones de apoyo del Hospital del Ejército Dustira-Cimahi	10.000,00	Austria
35. Modernización de los equipos médicos e instalaciones de apoyo del Hospital del Ejército Soedjono- Magelang	15.000,00	Austria
36. Modernización de los equipos médicos y las instalaciones de apoyo del Hospital del Ejército Pelamonia-Makassar	10.000,00	Austria
37. Adquisición de equipos médicos para el Hospital del Ejército dr. AK. Gani Palembang	13.728,00	Austria
38. Adquisición de equipos médicos e instalaciones de apoyo para el Hospital del Ejército Salak-Bogor	10.388,00	Austria
39. Modernización de los equipos médicos del Hospital del Ejército dr. R Hardjanto	11.002,00	BEI
40. Modernización de los equipos médicos del hospital militar Kartika Husada	9.158,00	BEI
41. Modernización de los equipos médicos del Hospital del Ejército Prof. Dr. J. A. Latumeten Hospital	7.527,00	BEI
42. Adquisición de equipos médicos e instalaciones de apoyo para el Hospital del Ejército Prof. Dr. Marthen Indey- Jayapura	9.499,00	Austria
43. Adquisición de equipos médicos e instalaciones de apoyo para el Hospital del Ejército Moh. Ridwan Meuraksa- Yakarta	11.894,00	Austria



44.	Modernización de los equipos médicos del Hospital Militar de Iskandar Muda	12.057,00	BEI
45.	Adquisición de hospitales de campaña para Kodam XVI Pattimura, Kodam XVII Cendrawasih y Kodam XVIII Kasuari	30.793,00	BEI
46.	Adquisición de equipos médicos e instalaciones de apoyo Instituto Farmacéutico, Centro Médico del Ejército	5.657,00	BEI
47.	Adquisición de equipos médicos e instalaciones de apoyo para el Instituto Biomédico, Centro Médico del Ejército	5.657,00	BEI
48.	Adquisición de equipo médico para el Instituto de Vacunas Biológicas, Centro Médico del Ejército	3.959,00	BEI
49.	Adquisición de equipos médicos y de apoyo para Instalaciones del Instituto de Equipamiento Médico, Centro Médico del Ejército	3.959,00	BEI
50.	Adquisición de equipos médicos para el Hospital del Ejército Rumkit Tk. IV Gorontalo	8.274,00	BEI
51.	Adquisición de equipos médicos e instalaciones de apoyo para el Hospital del Ejército dr. Noesmir Baturaja	9.051,00	BEI
52.	Modernización del equipamiento médico y las instalaciones de apoyo del Hospital Naval dr. Midiyato Suratani y Hospital Naval dr. Komang Makes-Belawan	13.503,00	Austria
53.	Modernización del equipamiento médico y de las instalaciones de apoyo del Hospital Naval dr. Ilyas y del Hospital Naval dr. R Ghandi AT	8.785,00	BEI
54.	Modernización del equipamiento médico y las instalaciones de apoyo del Hospital Naval dr. Mintohardjo	15.434,00	Austria
55.	Adquisición de un hospital de campaña para el Batallón de Sanidad de la Infantería de Marina	10.264,00	BEI
56.	Adquisición de equipos médicos para el Hospital Naval Dientes y Boca R.E. Martadinata	7.372,00	BEI
57.	Mejora de las aptitudes y capacidades de los servicios médicos del Hospital del Ejército del Aire dr. Kresno Manuhua	20.000,00	Austria
58.	Mejora de los servicios médicos del Hospital del Ejército del Aire Dr. Hoediyono	20.000,00	BEI
59.	Mejora de las aptitudes y capacidades de los servicios médicos del Hospital del Ejército del Aire de El Tari	20.000,00	BEI
60.	Adquisición de un hospital de campaña para las Fuerzas Aéreas	8.335,00	BEI
61.	Mejora de las aptitudes y capacidades de los servicios médicos de la RSAU Dr. Efram Harsana	9.842,00	BEI
62.	Adquisición de equipos médicos para el hospital dr. Suyoto, Ministerio de Defensa	49.540,00	BEI
63.	Adquisición de equipos médicos para el Centro de Salud Militar	5.980,00	BEI
MINISTERIO DE AGRICULTURA			
64.	Proyecto de Desarrollo Holístico de Zonas Áridas (HDDAP)	125.000,00	BAsD e IFAD
65.	Desarrollo agrícola resistente al clima y con bajas emisiones de carbono en Indonesia	500.000,00	Banco Mundial
MINISTERIO DE PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO NACIONAL / AGENCIA NACIONAL DE PLANIFICACIÓN DEL DESARROLLO (BAPPENAS)			
66.	Refuerzo de la Gestión y el Desarrollo de Aparatos (SMART)	50.000,00	Japón
MINISTERIO DE TRABAJO			
67.	Desarrollo de la formación profesional - Sidoarjo	14.800,00	Austria
MINISTERIO DE ORDENACIÓN TERRITORIAL Y AGRARIA/AGENCIA NACIONAL DE TIERRAS			
68.	Proyecto de Administración Territorial Integrada, Planificación Espacial y Suministro de Mapas Base a Gran Escala	868.330,00	Banco Mundial



AGENCIA NACIONAL DE BÚSQUEDA Y SALVAMENTO		
69. Adquisición de un bote de flotabilidad rígida	45.549,10	Arabia Saudita y otros
AGENCIA DE SEGURIDAD MARÍTIMA		
70. Sistema Nacional de Protección Marítima	180.000,00	Reino Unido
METEOROLOGÍA, CLIMATOLOGÍA Y GEOFÍSICA		
71. Refuerzo de la Región de Información de Vuelo y Desarrollo de los Servicios de Meteorología Aérea	26.616,80	Finlandia
AGENCIA NACIONAL ANTITERRORISTA		
72. Lucha contra el terrorismo y prevención del extremismo violento	160.000,00	Arabia Saudita
AGENCIA ESTATAL DE CIBERSEGURIDAD Y CONTRASEÑAS		
73. Refuerzo del ecosistema de ciberseguridad en Indonesia	250.000,00	España
AGENCIA NACIONAL DE GESTIÓN DE CATÁSTROFES		
74. Desarrollo de una acción temprana para el ecosistema de gestión del riesgo de catástrofes en Indonesia	250.000,00	España
COMPAÑÍA ELÉCTRICA ESTATAL (PLN)		
75. Proyecto de central geotérmica de Hululais	204.000,00	Japón
76. Préstamo adicional PLTA Asahan 3(2 x 87 MW)	152.318,00	Japón
GOBIERNO PROVINCIAL DE SUMATRA DEL NORTE		
77. Construcción del Hospital General Hajj de Medan conforme a las normas internacionales	66.712,00	Corea
TOTAL	20.271.536,99	

Fuente: Ministerio de Planificación del Desarrollo Nacional (PPN/Bappenas)

ANEXO 3: FUENTES DE FINANCIACIÓN INDICATIVAS – GREEN BOOK
En porcentaje. Tras la revisión de 2023.

BILATERAL	%	MULTILATERAL	%	COFINANCIACIÓN	%
Japón	42	Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII)	38,5	Japón y Banco Asiático de Desarrollo (BAsD)	36,7
España	13,1	Banco Mundial (BM)	38	Banco Mundial (BM), Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII) y Banco Asiático de Desarrollo (BAsD)	25,5
China	13	Banco Asiático de Desarrollo (BAsD)	18,7	Banco Islámico de Desarrollo (BIsD), Banco Mundial (BM) y Banco Asiático de Inversión en Infraestructura (BAII)	21,1
Arabia Saudita	11,3	Banco Europeo de Inversiones (EIB)	4,8	Banco Asiático de Desarrollo (BAsD), Banco Islámico de Desarrollo (BIsD) y otros	7,1
Francia	6,3			Banco Islámico de Desarrollo (BIsD), China y otros	3,2
Corea del Sur	4,7			Banco Asiático de Desarrollo (BAsD), Banco Islámico de Desarrollo (BIsD) y Agencia Francesa de Desarrollo (AFD)	2,5
Alemania	3,8			Dinamarca y España	1,9
Reino Unido	2,7			Banco Asiático de Desarrollo (BAsD) y Fondo Internacional de Desarrollo Agrícola (IFAD)	1,5
Austria	2,2			Arabia Saudita y otros	0,5
Dinamarca	0,5				
Finlandia	0,4				
TOTAL	100	TOTAL	100	TOTAL	100

Fuente: elaboración propia a partir del Ministerio de Planificación del Desarrollo Nacional (PPN/Bappenas)



ANEXO 4: MARCO REGULATORIO DE LAS ASOCIACIONES PÚBLICO-PRIVADAS

1) Marco normativo para las directrices de los regímenes de PPP

a. El Reglamento Presidencial número 38/2015 relativo a la colaboración público-privada en el suministro de infraestructuras contiene disposiciones generales para apoyar la aplicación del desarrollo nacional con el fin de mejorar la economía nacional, el bienestar de la sociedad y la competitividad de Indonesia en un contexto global. Este Reglamento Presidencial encomendó a Bappenas, LKPP, MoF, MOHA estipular el reglamento técnico.

b. El número 4/2015 del Ministerio de Planificación del Desarrollo Nacional, relativo a las directrices operativas para la colaboración público-privada en el suministro de infraestructuras, modificado por el Reglamento número 2/2020 del Ministerio de Planificación del Desarrollo Nacional. Los puntos clave de esta modificación son los siguientes

- Simplificación de la preparación de estudios para proyectos solicitados y no solicitados;
- Adición de más sectores de infraestructuras, ya que las necesidades específicas de cada sector son cada vez mayores;
- Mejora del papel de la Oficina Conjunta de PPP.

c. Reglamento número 19/2015 del Jefe de la Agencia Nacional de Contratación Pública (LKPP) relativo a las directrices para la contratación de entidades empresariales en el marco de la PPP para la provisión de infraestructuras. Este reglamento se aplica a los proyectos no solicitados y a las agencias de preparación.

d. Reglamento número 29/2018 de la Agencia Nacional de Contratación Pública (LKPP) relativo a las directrices para la contratación de entidades empresariales en proyectos de infraestructura de PPP solicitados. El punto clave de este reglamento es hacer que las directrices sean más claras, especialmente en lo que respecta a la licitación en dos etapas.

2) Marco normativo para el régimen de pago por disponibilidad en proyectos PPP

a) Reglamento del Ministro de Finanzas número 260/2016 como modificación del Reglamento del Ministro de Finanzas número 190/2015 relativo al pago por disponibilidad en el régimen de PPP en la provisión de infraestructuras.

b) Reglamento del Ministerio del Interior número 96/2016 relativo al pago por disponibilidad utilizando el presupuesto local (APBD) en el régimen de PPP en la provisión de infraestructuras. Circular del Ministro del Interior número 120/3890/SJ relativa a la explicación de la implementación de la cooperación del gobierno local con terceros.

3) Marco normativo para la garantía del Gobierno en proyectos PPP



- a) Reglamento Presidencial número 78/2010 relativo a las garantías del gobierno en proyectos de infraestructura PPP.
- b) Reglamento del Ministro de Finanzas número 8/2016 como modificación del Reglamento del Ministro de Finanzas número 260/2010 relativo a las directrices sobre una garantía gubernamental.
- c) Reglamento del Ministro de Finanzas número 30/2012 relativo al fondo de responsabilidad para imprevistos.

4) Marco normativo para el apoyo gubernamental a los proyectos PPP

- a) Reglamento del Ministro de Finanzas número 170/2018 por el que se modifica el Reglamento del Ministro de Finanzas número 223/2012 relativo al FVG.
- b) Reglamento del Ministro de Finanzas número 170/2015 como modificación del Reglamento del Ministro de Finanzas número 143/2013 relativo al FVG
- c) Reglamento del Ministro de Finanzas número 180/2020 relativo al Mecanismo de Desarrollo de Proyectos

5) Otros reglamentos relacionados

- a) Reglamento del Gobierno número 27/2014 relativo a la gestión del patrimonio nacional/regional modificado por el Reglamento del Gobierno número 28/2020 relativo a la gestión del patrimonio nacional/regional.
- b) Reglamentos sectoriales.

ANEXO 5: PROYECTOS – PPP BOOK
En millones de dólares. Edición 2023.
IMPORTE

LISTOS PARA SER OFRECIDOS	
1. Autopista Semanan – Balaraja (no solicitado)	1.049,31
2. Carretera de peaje elevada Cikunir-Karawaci Inner City (no solicitado)	1.766,89
BAJO PREPARACIÓN	
1. Construcción del aeropuerto de Singkawang	117,00
2. Construcción del aeropuerto de Binta	755,26
3. Desarrollo del Puerto de Baubau	16,95
4. Ferrocarril metropolitano de Bandung	785,74
5. Desarrollo de Terminal Orientada al Tránsito (TOD) Tipo A Poris Plawad, Tangerang	71,33
6. Desarrollo de Terminal Tipo A Betan Subing	16,22
7. Desarrollo de Terminal Tipo A de Purabaya	23,65
8. Carretera de peaje Makassar-Maros-Sungguminasa-Takalar	722,21
9. Carretera de peaje Cilacap – Yogya	3.379,05
10. Carretera de peaje Demak – Tuban	3.440,27
11. Carretera de peaje Malang – Kepanjen (no solicitado)	726,91
12. Carretera de peaje Ngawi – Bojonegoro – Babat	2.142,51
13. Carretera de peaje del puerto de Semarang (no solicitado)	1.298,52
14. Autopista Tuban - Babat - Lamongan - Gresik	1.618,08
15. Preservación de Madiun Regency Road	92,70
16. Puente de Operación y Mantenimiento (OM) Surabaya-Madura (Suramadu)	721,35
17. Puente Batam-Bintan	1.029,60
18. Construcción de la presa Bodri en Kendal Regency	117,82
19. Construcción de la presa de Merangin	429,77
20. Sistema de riego Komering	163,78
21. Canal de interconexión de desvío de alto nivel (HLD) Lombok	112,05
22. Central hidroeléctrica de 40 MW en la presa Tiga Dihaji	76,08
23. Construcción del Sistema Regional de Suministro de Agua de Kamijoro	21,9-23,70
24. Desarrollo del Sistema de Abastecimiento de Agua Sinumbra	49,69
25. Suministro de agua de H. Djuanda (Jatiluhur II) (no solicitado)	1.144,12



26. Sistema de suministro de agua de Lau Biang/Lau Dah (Karo)	7,68
27. Construcción del Sistema Regional de Suministro de Agua de Jatigede	139,69
28. Desarrollo del sistema de suministro de agua de la ciudad de Denpasar	20,86-55,09
29. Revitalización del agua no contabilizada en la ciudad de Sukabum	En cálculo
30. Tratamiento de residuos de Piyungan	30,00-40,00
31. Gestión de residuos de Manggar	33,24
32. Construcción de una instalación de conversión de residuos en energía en el sur de Tangerang	120,80
33. Sistema Integrado de Gestión de Residuos Peligrosos en la Región de Sumatra	66,98
34. Construcción de Anillo de Palapa Integración	518,35
35. Red de distribución de gas natural para los hogares de la ciudad de Batam	160,14
36. Red de distribución de gas natural para los hogares de la ciudad de Palembang	216,22
37. Alumbrado público de Bandung (no solicitado)	16,01
38. Revitalización y desarrollo del alumbrado público de Denpasar (no solicitado)	34,52
39. Alumbrado público de Medan (no solicitado)	98,61
40. Alumbrado público Banyumas	En cálculo
41. Alumbrado público de Ngawi (no solicitado)	5,60
42. Desarrollo y Gestión de una Flota Nacional de Buques de Investigación	257,30
43. Hospital Docente de la Universidad de Padjadjaran	25,58
44. Centro deportivo de Bantén	34,86
45. Desarrollo del Hospital Regional IA Moeis Ciudad Samarinda	56,30
46. Hospital General Dr. Mohammad Zyn Sampang	16,89
47. Desarrollo de las instituciones correccionales de West Nusa Tenggara	10,14
48. Alojamiento en Bina Harapan Cisaranten	27,03-54,05
49. Vivienda Pública Sei Mangkei	76,63
50. Vivienda pública Karawang Spuur	27,25
TOTAL	23.962,48

Fuente: Ministerio de Planificación del Desarrollo Nacional (PPN/Bappenas)

ICEX

Si desea conocer todos los servicios que ofrece ICEX España Exportación e Inversiones para impulsar la internacionalización de su empresa contacte con:

Ventana Global

913 497 100 (L-J 9 a 17 h; V 9 a 15 h)

informacion@icex.es

Para buscar más información sobre mercados exteriores [siga el enlace](#)

www.icex.es



ICEX España
Exportación
e Inversiones