

# Infraestructuras en Indonesia

## A. CIFRAS CLAVE

Indonesia es un archipiélago compuesto por más de 17.500 islas repartidas en una extensión de 1.904.569 km<sup>2</sup>, siendo el 14º país más grande del planeta. Dichas condiciones geográficas hacen que las infraestructuras del país, sobre todo las de transporte, sean vitales para el desarrollo económico.

En el **Plan Nacional de Desarrollo a Medio Plazo 2015-2019**, el Gobierno de Indonesia tiene como **prioridad** construir más de 3.000 kilómetros de vías férreas, 3.650 kilómetros de carreteras, 15 aeropuertos y 24 puertos, así como elevar la ratio de electrificación hasta un 96,6 %, aumentar el n.º de presas y centrales hidroeléctricas, y mejorar la capacidad de refinamiento del país.

Indicadores	
<b>Población</b>	262 millones de habitantes (2017)
<b>Condición geográfica</b>	Archipiélago de 17.504 islas
<b>Extensión</b>	1.904.569 km <sup>2</sup>
<b>Principales ciudades</b>	Yakarta, Surabaya, Bandung, Medan
<b>Población urbana</b>	54,4 %
<b>Crecimiento del PIB 2017</b>	5,2 %
<b>Presupuesto transporte 2017</b>	29.800 millones \$ (387,3 trillones rupias) <sup>1</sup>
<b>Calificación crediticia (Fitch)</b>	BBB

Fuente: Datos obtenidos a través de ICEX y FMI.

<sup>1</sup> Tipo de cambio 1 de enero de 2017 (1USD = 13.334 IDR)

## B. CARACTERÍSTICAS DEL MERCADO

### B.1. Definición del sector

La presente ficha sectorial tiene como objetivo describir la situación actual de las infraestructuras del país, así como detallar las mejoras que el Gobierno de Indonesia prevé realizar en los próximos años y detectar potenciales oportunidades de negocio que puedan interesar al tejido empresarial español.

Se incluyen el sector de las **infraestructuras de transporte** (ferroviario, carreteras, marítimo y aéreo), que representa una de las mayores prioridades del Gobierno, y los sectores de infraestructuras de **energía, agua, minería, sanidad y telecomunicaciones**, entre otras. Sin embargo, se hará hincapié en el sector transporte, el cual abarcará el 37% del total del gasto en infraestructuras para 2025.

### B.2. Contexto temporal

Durante las últimas décadas, el Gobierno de Indonesia se ha caracterizado por realizar **inversiones insuficientes e inadecuadas** para desarrollar las infraestructuras del país. Por aquel entonces, la precaria situación de las infraestructuras de Indonesia incrementaba en numerosas ocasiones los costes de transporte y producción, e impedía la atracción de inversores extranjeros. Muchas veces, alimentos como la fruta eran más caros dentro del territorio nacional que los que se importaban del exterior, sobre todo en el este del país.

Sin embargo, desde la llegada a la presidencia de Joko Widodo en noviembre de 2014, el Gobierno es más consciente de la importancia que tiene el desarrollo del sector de las infraestructuras, por lo que se han incrementado considerablemente los fondos destinados al mismo, hasta alcanzar un total de **235.000 millones de dólares** disponibles como **presupuesto público** (Gobierno Central + empresas estatales) para el período 2015-2019. Cabe destacar que se trata de la mayor inversión que el Gobierno haya realizado nunca en la ampliación y mejora de sus infraestructuras.

### B.3. Principales problemas

El Gobierno de Indonesia se enfrenta a una serie de problemas e inconvenientes a la hora de desarrollar sus infraestructuras.

En primer lugar, la autoridad central se enfrenta a un problema de **falta de financiación**<sup>2</sup>, ya que el presupuesto estatal **no es suficiente** para cubrir el ambicioso número de proyectos de infraestructuras que se pretende llevar a cabo, por lo que la participación privada a través de **acuerdos PPP** (colaboraciones público-privadas) cobra especial importancia, puesto que permite un menor desembolso del sector público.

En segundo lugar, la **adquisición de tierras**<sup>3</sup> representa otro de los grandes inconvenientes para la realización de grandes proyectos de infraestructuras, tales como vías férreas, carreteras, cableado eléctrico o similares. Históricamente, la adquisición de tierras se ha considerado como uno de los **mayores bloqueos** para la realización de proyectos en Indonesia, dado que muchos locales se niegan a vender sus tierras o solo lo hacen a precios desorbitados.

En tercer lugar, cabe destacar las **irregulares condiciones geográficas** de Indonesia. Archipiélago con una extensión superior a los 1.900.000 km<sup>2</sup> y compuesto por más de 17.500 islas, muchas de las cuales son montañosas o cubiertas por selvas frondosas, y caracterizadas por una infraestructura subdesarrollada. Asimismo, el este del país, formado por Papúa e Islas Molucas, posee niveles aún inferiores de desarrollo, pasando en numerosas ocasiones a un plano secundario en las prioridades del Gobierno.

<sup>2</sup> Para más información sobre la financiación: <http://sibe.itb.ac.id/wp-content/uploads/06-SIBE-2017-Keynote-Speech-Bapenas.pdf>

<sup>3</sup> Para más información sobre noticias de adquisición de tierras en Indonesia: <https://www.indonesia-investments.com/tag/item31?tag=796>

## B.4. Actuales formas de financiación del sector

Actualmente, hay **tres formas de financiar los proyectos** elegidos por el Gobierno de Indonesia.

En primer lugar, la **financiación pública**, la cual procede de fondos del gobierno central o regional. Dichos fondos representan el **41%** del presupuesto requerido para llevar a cabo los proyectos detallados en el Plan Nacional de Desarrollo a Medio Plazo 2015-2019. Por consiguiente, es evidente que **no son suficientes**.

En segundo lugar, la **financiación proveniente de empresas estatales**, tales como PT Waskita Karya, PT Hutama Karya, PT Angkasa Pura o PT Adhi Karya. Esta representa un **22%** de los fondos totales.

Por último, la financiación procedente del **sector privado** mediante **proyectos PPP**. Esta alternativa cobra especial relevancia para suplir la carencia de fondos públicos disponibles para desarrollar la red de infraestructuras del país. Se estima que ronde en torno al **37%**.

El Gobierno de Indonesia es consciente de la importancia de la participación privada para acelerar el desarrollo de las infraestructuras en el país, sobre todo si se tiene en cuenta la carencia de fondos públicos. Para ello, se han redefinido **ciertas pólizas** y el **marco regulatorio** de los proyectos PPP para mejorar el **atractivo y la competitividad** de dichas modalidades mediante la **Regulación Presidencial n.º 38/2015** y el Decreto Ministerial del Plan de Desarrollo Nacional n.º 4/2015.

### ACTUALES FORMAS DE FINANCIACIÓN DEL SECTOR DE INFRAESTRUCTURAS

SECTOR	State Budget	Regional Budget	In US\$ Bn		Total
			SOE	Private/PPP	
<b>Transportation and Road Sectors</b>					
Roads	20.6	15.4	5.0	15.4	56.4
Railways	7.2	-	0.8	9.4	17.4
Sea Transportation	20	-	18.3	7.2	45.5
Air Transportation	4.9	0.4	3.8	1.9	11.1
River Transportation & Ferries	2.8	-	0.8	-	3.6
Urban Transportation	4.7	1.2	0.4	0.4	6.6
<b>Other Sectors</b>					
Electricity	9.2	-	34.2	33.5	76.9
Oil & Gas	0.3	-	11.7	27.1	39.0
Information & Communication Technology (ICT)	1.2	1.2	2.1	17.2	21.5
Water Resources	15.1	5.2	0.5	13.8	34.7
Drinking Water & Sanitation	10.1	15.2	3.4	2.3	31.0
Housing	14.2	3.4	1.0	6.7	25.2
<b>Total funding needs</b>	<b>110.3</b>	<b>42</b>	<b>82</b>	<b>134.9</b>	<b>368.9</b>
Allocation percentage	29.88%	11.37%	22.23%	36.52%	100%

Infrastructure Projects Investment Needs by Sector (2015-2019)

(Fuente: BAPPENAS / KEMENTERIAN PPN).

## B.5. Esquemas alternativos de financiación

Del mismo modo, existen dos maneras alternativas de financiar el sector de las infraestructuras en Indonesia: el **Esquema de Concesión Limitada (LCS)** y la **Financiación de infraestructura presupuestaria no gubernamental (PINA)**.

En cuanto a los **esquemas de concesión limitada (LCS)**, la financiación de los proyectos se realiza por el sector privado a través del otorgamiento de concesiones para un activo operativo propiedad del Gobierno / Empresas

estatales. Como ejemplo, la construcción del aeropuerto Soekarno-Hatta International fue financiada mediante este esquema.

La **financiación de infraestructura presupuestaria no gubernamental (PINA)**, por su lado, supone que los proyectos se financien por cualquier otra fuente externa al presupuesto del Gobierno, como por ejemplo fondos de gestión a largo plazo (seguros, fondos repatriados de la amnistía fiscal, fondos de pensiones), inversores de capital privado y fondos de infraestructuras. La mayoría de los proyectos financiados mediante este esquema son carreteras de peaje, como por ejemplo, el tramo Batang-Semarang.

**CARACTERÍSTICAS Y VENTAJAS DE LOS ESQUEMAS ALTERNATIVOS DE FINANCIACIÓN**

Tipo de esquema de financiación	Características	Ventajas
<b>Esquema de Concesión Limitada (LCS)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El activo es propiedad del sector público</li> <li>• Activo operativo, no es proyecto <i>greenfield</i></li> <li>• Registra flujos de caja positivos durante los últimos años</li> <li>• Ingresos previstos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• El sector público obtiene el pago anticipado y/o el pago de anualidad durante el periodo de concesión por parte del sector privado</li> <li>• El sector público recibe incentivos adicionales a través de la distribución de ingresos.</li> <li>• Libera al sector público del riesgo de impago de rendimientos de activos</li> </ul>
<b>Financiación de infraestructura presupuestaria no gubernamental (PINA)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Los proyectos en desarrollo son suministrados por BAPPENAS</li> <li>• Los gestores de fondos actúan como agentes financieros para proyectos de infraestructura rentables</li> <li>• Aplicable para proyectos <i>greenfield</i>, <i>brownfield</i> y proyectos operativos</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Solamente para proyectos comercialmente viables</li> <li>• Menos carga fiscal para el desarrollo de infraestructuras</li> <li>• Ajustar la fuente de financiación a largo plazo con el rendimiento de inversión de infraestructuras a largo plazo.</li> </ul>

Fuente: EuroCham Infrastructure Working Group Meeting.

## B.6. Tamaño del mercado

El mercado de las infraestructuras en Indonesia hace referencia al sector del **transporte** (carreteras, ferrocarriles, marítimo, aéreo), y a los sectores asociados a la **energía, gestión de aguas, minería, telecomunicaciones, sanidad y educación**, entre otros.

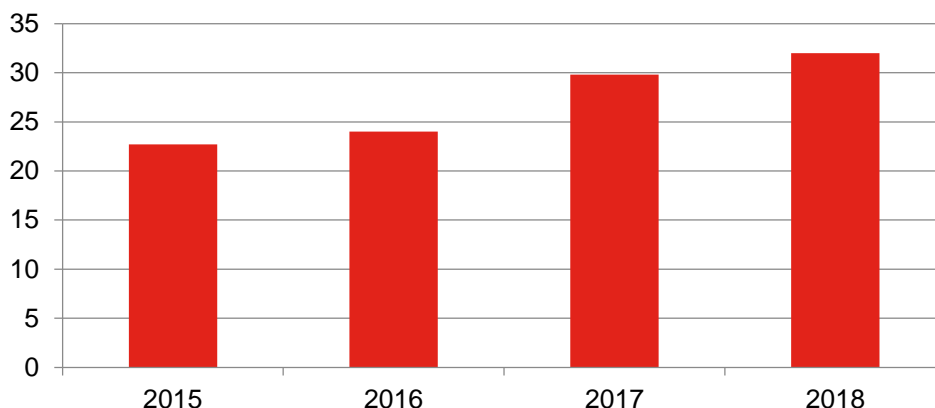
En general, y centrándonos sobre todo en las infraestructuras de transporte del país, es evidente que el sistema actual está obsoleto y poco desarrollado. Pese a que los gobiernos previos no han tomado las iniciativas necesarias para mejorar la red de infraestructuras actual, Indonesia empieza a notar los efectos del **Plan Nacional de Medio Plazo**, aprobado en 2014 y cuya entrada en vigor estaba prevista para 2015.

Cabe destacar que, año tras año, Indonesia **amplía el presupuesto** destinado a la mejora de las infraestructuras, hecho que refleja un **objetivo ambicioso** de expansión por parte del Gobierno. En 2015, Indonesia destinó un presupuesto de **22.300 millones de dólares** al desarrollo de infraestructuras, mientras que tres años más tarde, en 2018, dicho presupuesto se ha incrementado en un **42,6 %**, hasta alcanzar un total de **31.080 millones de dólares**.

Sin embargo, las zonas del **este de Indonesia** (Papúa, Molucas) presentan un nivel de desarrollo mucho más bajo. De hecho, el número de residentes en Papúa y Papúa Occidental que viven por debajo del **umbral de la pobreza supera el 25%**. Por ello, una de las prioridades del Gobierno es mejorar la situación del este del país, ya que según las palabras de Joko Widodo, "si las infraestructuras son buenas, al igual que las carreteras y puertos, la economía de Papúa crecerá, ya que mejorará la logística de bienes e individuos"<sup>4</sup>.

<sup>4</sup> Información obtenida a través de <https://news.mongabay.com/2017/10/indonesias-big-development-push-in-papua-ga-with-program-overseer-judith-j-dipodiputro/>

Para hacerse una idea del tamaño del mercado en término monetarios, a continuación se presenta una tabla que muestra los presupuestos destinados por el Gobierno al desarrollo de las infraestructuras. Se observa el incremento exponencial del presupuesto.

**PRESUPUESTO PARA INFRAESTRUCTURAS (USD MILES DE MILLONES)**


Fuente: BAPPENAS / KEMENTERIAN PPN.

### B.7. Principales actores

**PRINCIPALES ACTORES DEL SECTOR DE INFRAESTRUCTURAS**

Tipo de infraestructura	Instituciones / Empresas
<b>Transporte (ferrocarriles)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministerio de Transporte (Dirección General de Ferrocarriles)</li> <li>PT Kereta Api Indonesia (Persero)</li> <li>PT Adhi Karya (Persero)</li> <li>PT Jakarta Propertindo</li> <li>PT Waskita Karya</li> </ul>
<b>Transporte (carreteras)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministerio de Transporte (Dirección General de Transporte Terrestre)</li> <li>PT Jasa Marga</li> <li>PT Hutama Karya</li> </ul>
<b>Transporte (marítimo)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministerio de Transporte (Dirección General de Transporte Marítimo)</li> <li>PT Pelabuhan Indonesia</li> <li>PT Pelayaran Nasional Indonesia</li> </ul>
<b>Transporte (aéreo)</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministerio de Transporte (Dirección General de Aviación Civil)</li> <li>PT Angkasa Pura I (Persero)</li> <li>AirNav Indonesia</li> </ul>
<b>Agua</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministerio de Obras Públicas y Vivienda</li> <li>Moya Indonesia Pte Ltd</li> <li>PT Aetra Air Jakarta</li> <li>PT Adhi Karya (Persero)</li> </ul>
<b>Minería</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministerio de Energía y Recursos Minerales</li> <li>PT Aneka Tambang</li> <li>PT Bumi Resources Tbk</li> <li>PT Arutmin Indonesia</li> </ul>
<b>Energía</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Ministerio de Energía y Recursos Minerales</li> <li>PT Perusahaan Listrik Negara (Persero)</li> </ul>

Fuente: Elaboración propia.

## C. LA OFERTA ESPAÑOLA

Cabe destacar que las empresas procedentes de **Europa y EE. UU.** gozan de cierto prestigio y notoriedad en la mentalidad de la sociedad indonesia, dada la calidad de la tecnología que fabrican y los servicios que prestan.

En cuanto a la **oferta española**, se coloca en el segmento alto y está bastante bien posicionada gracias a empresas de primer nivel del tejido empresarial español dedicadas al desarrollo de diversas **infraestructuras**, algunas de las cuales FXHWDQ incluso con **presencia local** en Indonesia.

En ese ámbito, diversas **empresas españolas** dedicadas al sector de las infraestructuras, como el ferroviario, han mostrado cierto interés en proyectos que se han llevado a cabo en Indonesia, y observan con especial atención el desarrollo del país en el sector de las mismas a través, por ejemplo, de la participación en **licitaciones**.

En cuanto a la **competencia** de las empresas españolas, destacan sobre todo las empresas **chinas y japonesas** y, en menor medida, **coreanas**, las cuales son las que más invierten en todo tipo de proyectos que se lleven a cabo, con especial atención a la construcción de centrales energéticas e infraestructuras de transporte.

## D. OPORTUNIDADES DEL MERCADO

Tal y como se ha explicado previamente, el Gobierno presidido por Joko Widodo apostó fuertemente por el desarrollo de las infraestructuras del país en 2014, hecho que se refleja en el **Plan Nacional de Desarrollo a Medio Plazo**<sup>5</sup> (National Medium Term Development Plan – PJMN) para el período **2015-2019**.

Dicho Plan Nacional prevé incrementar el gasto en infraestructuras en un **87%** respecto al periodo anterior correspondiente a los años 2010-2014, hasta alcanzar un total de **370 millones de dólares**.

Respecto a la **mejora de las infraestructuras** que el Gobierno pretende llevar a cabo, destacan progresos en el área de transporte (ferroviario, carretera, marítimo y aéreo), electricidad, agua y petróleo, entre otras.

### OBJETIVOS / PLAN NACIONAL DE DESARROLLO A MEDIO PLAZO 2019

TRANSPORTE	
<b>Ferroviario</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollar 2.159 km de vías urbanas</li> <li>Desarrollar 1.099 km de vías interciudad</li> </ul>
<b>Carreteras</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollar 2.650 km de nuevas carreteras</li> <li>Desarrollar 1.000 km de nuevas rutas con peaje</li> <li>Desarrollar el tránsito de buses en 29 ciudades</li> <li>Desarrollar el MRT en 6 ciudades metropolitanas y 17 grandes ciudades</li> </ul>
<b>Aéreo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Creación de 15 nuevos aeropuertos</li> <li>Mejorar el n.º de vuelos para mejorar la conectividad entre regiones</li> </ul>
<b>Marítimo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Creación de 24 nuevos puertos</li> <li>Construir 60 embarcaderos</li> <li>Aumentar el n.º de navíos</li> </ul>
ENERGÍA	
<b>Electricidad</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Alcanzar el objetivo de ratio de electrificación del 96,6 % en 2019</li> <li>Desarrollar centrales eléctricas con capacidad de 35.000 MW</li> </ul>
<b>Agua</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollar 33 nuevas presas y 30 centrales hidroeléctricas</li> <li>Mejorar sistemas de riego en 1 millón de hectáreas</li> <li>Rehabilitar el sistema de riego existente</li> </ul>
<b>Petróleo</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Desarrollar una nueva refinería de petróleo con capacidad para 2 x 300.000 barriles</li> <li>Mejorar la capacidad de las refinerías existentes en Cilacap y Balongan</li> </ul>

Fuente: KPPIP Report, Committee for Acceleration of Priority Infrastructure Delivery.

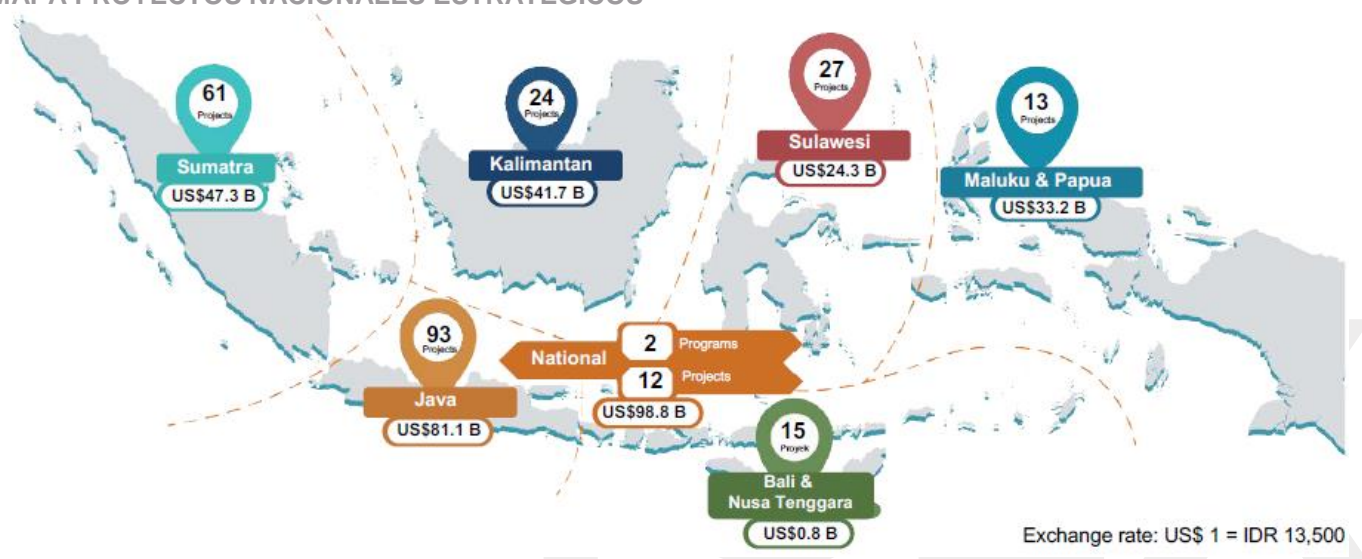
<sup>5</sup> Puede consultar el Plan completo en el siguiente enlace: <https://www.bappenas.go.id/id/data-dan-informasi-utama/dokumen-perencanaan-dan-pelaksanaan/dokumen-rencana-pembangunan-nasional/rpjp-2005-2025/rpjm-2015-2019/>

Dentro del Plan Nacional de Desarrollo a Medio Plazo 2015 - 2019, el Comité para la Aceleración de la Entrega de Infraestructura Prioritaria (KPIIP) ha seleccionado 245 proyectos y dos programas, denominados **Proyectos Nacionales Estratégicos** (PSN – Proyek Strategis Nasional), los cuales están presentes en la **regulación N° 58/2017**, y requieren una inversión estimada cercana a los 327 mil millones de dólares.

El **Comité para la Aceleración de la Entrega de Infraestructura Prioritaria (KPIIP)** es un punto de contacto para facilitar la coordinación y desarrollo de Proyectos Estratégicos Nacionales y Proyectos Prioritarios.

A continuación, se presenta un mapa donde se puede observar el **n° de proyectos por región**. Destaca la **zona occidental** del país, la cual abarca la gran mayoría de los proyectos, muy alejada de la **zona oriental**, donde el n° de proyectos es más reducido.

### MAPA PROYECTOS NACIONALES ESTRATÉGICOS



Fuente: The investment Opportunities in Indonesia PPP Projects.

En cuanto a los sectores objetivo de dichos Proyectos Nacionales Estratégicos, destacan un total de 15 sectores a nivel proyecto y 2 sectores a nivel programa.

- **Sectores a nivel proyecto:** carreteras (74), ferrocarriles (23), marítimo (10), aéreo (8), industrial (30), viviendas (3), fronteras (3), agua & sanidad (9), presas (54), riegos (7), tecnología (4), fundición (6), oil&gas (12), pesca (1), diques de mar (1).
- **Sectores a nivel programa:** electricidad (1) y aviones de pequeño y mediano tamaño (2).

Respecto a los proyectos PPP estipulados por el Gobierno para el desarrollo de las infraestructuras del país, cabe destacar el libro **«Public - Private Partnerships, Infrastructure projects plan in Indonesia 2018»**<sup>6</sup>, publicado por BAPPENAS (Kementerian PPN), el cual detalla con precisión los proyectos PPP más significativos del Gobierno.

<sup>6</sup> Fuente: <https://www.bappenas.go.id/files/PPP%20Book/PPP%20Book%202018%20FINAL.pdf>

A continuación, se observa una tabla que presenta 14 diferentes proyectos de **infraestructura de transporte** que el Gobierno de Indonesia está llevando a cabo mediante **acuerdos PPP**, hecho que refleja las grandes oportunidades de negocio presentes en el sector derivadas de una carencia de fondos por parte del sector público.

**PROYECTOS PRIORITARIOS PPP DE INFRAESTRUCTURAS DE TRANSPORTE**

Ubicación	Estado	Coste del proyecto (USD)
<b>Norte de Sumatra</b>		
Kuala Tanjung International Hub Port	En preparación	2.8 mil millones
Kualanamu International Airport	En preparación	1.533 mil millones
<b>Región Yakarta</b>		
New Priok Port Terminal 1 & 2	En preparación	730 millones
<b>Borneo Occidental</b>		
New Deep Port In Kijing, Fase 1	En preparación	382 millones
<b>Papúa Occidental</b>		
Sorong – Seget Port	En preparación	180.5 millones
<b>Java Occidental</b>		
Cikarang Bekasi Laut	En preparación	374 millones
Bandung Metro Capsule	En preparación	37 millones
<b>Sur de Sumatra</b>		
New Deep Port Tanjung Carat	En preparación	462.8 millones
<b>Nusa Tenggara Occidental</b>		
Gili Mas New Port	En preparación	153 millones
Lombok International Airport	En preparación	126 millones
<b>Bali</b>		
Port of Benoa	En preparación	158 millones
<b>Sur de Sulawesi</b>		
Makassar New Port	En preparación	I Fase: 575 millones
Makassar – Pare Pare Rail Way	En preparación	376 millones
<b>Java Oriental</b>		
Surabaya Tram	En preparación	870 millones

Fuente: «Transportation Investment Opportunities in Indonesia».

La tabla refleja una **amplia diversidad geográfica** que abarca las islas principales de Indonesia, tales como Sumatra, Java, Borneo, Papúa, Bali, Sulawesi o Nusa Tenggara, lo que refleja el objetivo ambicioso del Gobierno de desarrollar un sistema de infraestructuras que pueda comunicar más eficaz y rápidamente los puntos más estratégicos del país.



## E. CLAVES DE ACCESO AL MERCADO

### E.1. Distribución

La distribución de proyectos de infraestructuras se realiza mediante un **proceso de licitaciones** gestionado por el propio Gobierno, al cual acceden las empresas interesadas. En los últimos años, varias son las licitaciones que ha publicado el Gobierno de Indonesia con el fin de atraer tanto inversores locales como extranjeros.

Se recomienda contar con la colaboración de un **socio local**, o incluso instalarse en el país para poder informarse mejor de la publicación de las licitaciones.

Sin embargo, en caso de no contar con un socio local, es recomendable hacer un seguimiento de las **páginas web** de las **empresas estatales**, pues allí se publican todas las licitaciones referentes a los proyectos que dichas empresas quieren llevar a cabo. Por ejemplo, PT Pertamina, PT PLN o PT Kereta Api Indonesia, entre otros.

Igualmente, la **Oficina Económica y Comercial** de España en Yakarta pone al servicio de la empresa española una plataforma de Oportunidades de Negocio<sup>7</sup> donde se publican las principales licitaciones, dirigida a empresas y profesionales **españoles** interesados **en la internacionalización** de sus productos o servicios y en invertir en el exterior a través de diferentes modalidades.

### E.2. Barreras reglamentarias y no reglamentarias

A continuación, se enumeran las barreras más relevantes a la hora de realizar proyectos de infraestructuras en territorio Indonesio.

- **Adquisición de tierras.** Se trata del principal problema en el desarrollo de infraestructuras en Indonesia ya que un gran número de proyectos se han retrasado/cancelado debido a este fenómeno. El Gobierno de Indonesia adoptó el Decreto 30/2015 para mejorar el proceso, aunque todavía es un tema que preocupa mucho a las empresas interesadas.
- **Lista negativa de inversiones.** Restringe la inversión extranjera y señala el porcentaje máximo de la inversión que pueden alcanzar los agentes extranjeros. Dicha lista es publicada por el Consejo de Coordinación de Inversiones (BKPM). Se rige por el Decreto Presidencial 39/2014.

En cuanto a las barreras arancelarias, cabe destacar que **no suponen un gran obstáculo** en el caso de contemplar la venta de material de transporte de carreteras, aéreo, ferrocarriles o marítimo.

Solamente los **vehículos que no sean material rodante ferroviario o de tranvía, y sus partes y accesorios** están gravados por un arancel que podría considerarse una barrera, ya que alcanza el **15 % ad valorem**. Los demás, excepto la exportación de navíos, barcos y estructuras flotantes (5 %), están **libres de aranceles**.

A continuación, se detallan las **partidas arancelarias** relativas a dichas categorías, en caso de que se desee exportar algún material desde España a Indonesia.

#### CÓDIGOS ARANCELARIOS Y ARANCELES PARA EXPORTACIONES ESPAÑOLAS

Código arancelario	Producto	Arancel General
86 00 000000	Locomotoras de ferrocarril o tranvía, material rodante y sus partes; accesorios y accesorios para vías férreas o de tranvía y sus partes; equipos mecánicos (incluso electromecánicos) de señalización de tráfico de todo tipo.	0 %
87 00 000000	Vehículos que no sean material rodante ferroviario o de tranvía, y sus partes y accesorios.	15 %

<sup>7</sup> Para más información: <https://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/oportunidades-de-negocio/inicio/index.html>



88 00 000000	Aeronaves, naves espaciales y sus partes	0 %
89 00 000000	Navíos, barcos y estructuras flotantes	5 %

(Fuente: Organización Mundial del Comercio - OMC)

### E.3. Ayudas si existen

Existen tres tipos de canales mediante los cuales se ofrece financiación al desarrollo de infraestructuras en Indonesia: la financiación **multilateral**, las **agencias gubernamentales** de Indonesia y la financiación **bilateral**.

#### FINANCIACIÓN EXISTENTE PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURAS

Financiación Multilateral	Agencias Gubernamentales de Indonesia	Financiación Bilateral
<ul style="list-style-type: none"> <li>Banco Mundial</li> <li>Banco Asiático de Desarrollo</li> <li>Banco Asiático de Inversión de Infraestructuras</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Indonesia Infrastructure Finance (IIF)</li> <li>PT Sarana Multi Infrastruktur</li> <li>Indonesia Infrastructure Guarantee Fund (IIGF)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>Programa de cooperación Financiera España-Indonesia</li> </ul>

El Gobierno de España cuenta con el **Fondo para la Internacionalización de la Empresa (FIEM)**<sup>8</sup>, un instrumento gestionado por la Secretaría de Estado de Comercio que tiene por objetivo ofrecer apoyo financiero oficial a la internacionalización de las empresas españolas.

Entre las modalidades que ofrece, destaca la **financiación concesional**, la cual puede concederse a países de renta media-baja según la clasificación del Banco Mundial. Indonesia se encuentra en la lista de países elegibles<sup>9</sup> para dicha financiación, por lo que ciertos proyectos desarrollados en Indonesia podrían ser susceptibles de recibir dicha ayuda. Se trata de un crédito blando muy atractivo, es decir, a largo plazo y con un tipo de interés muy bajo.

### E.4. Ferias

A continuación, se detallan las ferias más importantes del sector de las infraestructuras de Indonesia. Todas ellas se celebran en Yakarta, capital y núcleo urbano más poblado de Indonesia.

- **CII-City Infrastructure Indonesia.** Yakarta, 20-22 de junio de 2018. <https://www.cityinfraindo.com/>
- **ITSCL / ILI-Indonesia Transport, Supply Chain & Logistics / Intralogistics Indonesia.** Yakarta, 12-14 de septiembre de 2018. <http://www.transport-supplychain-logistics.co.id/>
- **Indonesia Infrastructure Week 2018.** Yakarta, 31 octubre – 2 noviembre. <http://www.indonesiainfrastructureweek.com/>
- **CONSTRUCTION INDONESIA-International Series of Building, Construction and Infrastructure Development Exhibitions.** Yakarta, 19-21 de septiembre de 2018. <http://www.constructionindo.com/>
- **InfraProjects Indonesia-Exhibition for Infrastructure Projects.** Yakarta, 31 de octubre – 2 de noviembre. <https://www.expocheck.com/en/expos/64232-infra-projects-indonesia-exhibition-for-infrastructure-projects-jakarta-indonesia>
- **Intertraffic Indonesia-International Trade Fair for Infrastructure, ITS Traffic Management, Safety and Parking.** Yakarta, 31 de octubre – 2 de noviembre. <https://www.intertraffic.com/en/indonesia>

<sup>8</sup> Para más información sobre los fondos FIEM: <http://www.comercio.es/fiem>

<sup>9</sup> <http://www.comercio.es/es-ES/comercio-exterior/instrumentos-apoyo/instrumentos-financieros-apoyo/financiacion-proyectos-fiem/Documents/L%C3%ADneas%20Orientativas%20FIEM%202017.pdf>

## F. INFORMACIÓN ADICIONAL

A continuación, se añaden varios links y fuentes documentales, los cuales pueden servir de gran utilidad en caso de querer obtener información adicional al respecto.

- Ministerio de Transporte: <http://www.dephub.go.id/>
- Junta Coordinadora de Inversiones de Indonesia (BKPM): <http://www.bkpm.go.id/>
- BAPPENAS-Dirección de Proyectos PPP: <https://www.bappenas.go.id/id/>
- Indonesia Infrastructure Initiative (IndII): <http://www.indii.co.id/>
- Ministerio de Planificación del Desarrollo: <http://www.bappenas.go.id/>
- Reglamentos del Ministerio de Obras Públicas: <http://www.pu.go.id/site/view/76>
- Ministerio de Desarrollo de Zonas Desfavorecidas (KDPDTT): <http://www.kemendesa.go.id/>
- Indonesia Infrastructure Finance: <https://www.iif.co.id/en/>
- Indonesia Infrastructure Guarantee Fund: <http://www.worldbank.org/en/country/indonesia/brief/faq-indonesia-infrastructure-guarantee-fund>
- «Transportation Investment Opportunities», Ministry of Transportation Republic of Indonesia (2017)
- «KPIIP Report», Committee for Acceleration of Priority Infrastructure Delivery (2017)
- «Strategy for Sustainable Infrastructure Development in Indonesia», Kementerian PPN / BAPPENAS (2017)
- Infrastructure Developments in Indonesia – Key Improvements and Priority Projects - BKPM [http://www.ukabc.org.uk/wp-content/uploads/2016/08/160711\\_BKPM-London\\_Infrastructure-Investment-Opportunity-in-Indonesia\\_v11\\_Final-003.pdf](http://www.ukabc.org.uk/wp-content/uploads/2016/08/160711_BKPM-London_Infrastructure-Investment-Opportunity-in-Indonesia_v11_Final-003.pdf)
- <http://dfat.gov.au/about-us/business-opportunities/tenders/Documents/revised-concept-note-indonesia-infrastructure-program.pdf>
- «Public – Private Partnerships, Infrastructure Projects Plan in Indonesia 2018». Fuente: <https://www.bappenas.go.id/files/PPP%20Book/PPP%20Book%202018%20FINAL.pdf>

## G. CONTACTO

---

**La Oficina Económica y Comercial de España en Yakarta** está especializada en ayudar a la internacionalización de la economía española y la asistencia a empresas y emprendedores en Indonesia.

Entre otros, ofrece una serie de **Servicios Personalizados** de consultoría internacional con los que facilitar a dichas empresas entre otros: el acceso al mercado de Indonesia, la búsqueda de posibles socios comerciales (clientes, importadores/distribuidores, proveedores), la organización de agendas de negocios en destino, y estudios de mercado ajustados a las necesidades de la empresa. Para cualquier información adicional sobre este sector contacte con:

JL. H. Agus Salim, 61  
YAKARTA 10350 - Indonesia  
Teléfono: +62 21 3917543 / +62 21 3917544  
Email: [yakarta@comercio.mineco.es](mailto:yakarta@comercio.mineco.es)

---

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

**Ventana Global**  
900 349 000 (9 a 18 h L-V)  
[informacion@icex.es](mailto:informacion@icex.es)

---

**INFORMACIÓN LEGAL:** 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.

### AUTOR

Joseba Lacambra Múgica

Oficina Económica y Comercial  
de España en Yakarta

[yakarta@comercio.mineco.es](mailto:yakarta@comercio.mineco.es)

Fecha: 27/04/2018

