

# Schwellenländer Check

Nr. 4, 10. Dezember 2014

## Indonesien – Subventionsabbau bleibt ein schwieriges Topthema

Autor: Dr. Martin Raschen, Telefon 069 7431-2434, research@kfw.de

### Konjunkturelle Situation

Reales Wachstum



Wachstum privaten Konsums



Inflationsrate



### Hohes Wachstum und geldpolitischer Spielraum als Pluspunkte

Indonesiens Konjunkturdynamik hat zwar zuletzt etwas nachgelassen, ist aber insgesamt beeindruckend. Getragen wird dies in starkem Maß vom privaten Konsum bzw. der stabilen Binnennachfrage. Die Zentralbank hält den Leitzins auf einem hohem Niveau, um eine Inflationsbeschleunigung und einen Kapitalabfluss zu verhindern. Wenn es die Konjunktur erfordern würde, hätte sie aber zinspolitischen Spielraum.

### Wachstumsfinanzierung

Leistungsbilanzsaldo



Externe Verschuldung / BIP



Realer effektiver Wechselkurs



### Externe Finanzierungsbeiträge solide und kein Grund zur Sorge

Die Leistungsbilanz ist seit 2012 im Defizit, das sich jedoch im Rahmen hält (aktuell 2,8 % / BIP) und weitgehend durch ausländische Direktinvestitionen solide finanziert wird. Die Auslandsverschuldung steigt zwar absolut und in Relation zum BIP leicht an, der Schuldendienst ist aber gut tragbar. Die Rupiah hat seit 2010 real tendenziell abgewertet, was die Wettbewerbsfähigkeit verbesserte.

### Wachstumsressourcen

Investitionsquote



Erwerbsbeteiligung



Anteil nachwachsender Rohstoffe an der Energienutzung



### Potenzial kann und muss stärker genutzt werden

Die Investitionsquote ist höher als in anderen Schwellenländern, und Indonesien konnte dies in ein beachtliches BIP-Wachstum umsetzen. Um dies allerdings halten zu können, ist neben einer hohen Erwerbsbeteiligung auch mehr Sekundarbildung nötig. Unter Nachhaltigkeitsgesichtspunkten positiv ist, dass 25 % des Energieverbrauchs aus nachwachsenden Rohstoffen stammt. Tatsache ist aber auch, dass 88 % der Stromerzeugung auf Kohle, Öl und Gas basiert. Das hohe Potenzial an Erneuerbaren Energien wird im Stromsektor zu wenig genutzt.

### Wirtschaftsbeziehungen zu DE

Anteil DE am Güterexport



Anteil DE am Güterimport



FDI-Zuflüsse aus DE



### Handel und FDI steigen zwar langfristig, DE fällt aber relativ zurück

Das bilaterale Handelsvolumen ist längerfristig betrachtet erheblich gestiegen. Für andere Handelspartner gilt dies jedoch in weitaus stärkerem Maß, sodass der Anteil Deutschlands am gesamten indonesischen Außenhandel inzwischen nur noch rund 2 % beträgt. Die deutschen FDI sind auf 2,6 Mrd. EUR gestiegen (Bestand 2012), machen aber lediglich 1,6 % der Gesamt-FDI in Indonesien aus.

Legende (Ausführliche methodische Erläuterungen siehe S. 4)

sehr gut

gut

neutral

schlecht

sehr schlecht

stark verbessert

verbessert

gleich geblieben

verschlechtert

stark verschlechtert

### Investitionsklima: Einschätzung unserer Experten vor Ort

Der vergleichsweise solide Wachstumspfad Indonesiens der letzten Jahre ist beeindruckend. Signifikante Wirtschaftsreformen haben das Investitionsklima deutlich verbessert. Gleichwohl bestehen strukturelle Schwächen fort. Der neugewählte Präsident Widodo hat angekündigt, durch weitere Reformen die wirtschaftlichen Rahmenbedingungen zu verbessern. Davon würden auch deutsche Unternehmen als Investoren oder Exporteure profitieren.

Weiter auf S. 2

### Schwerpunktthema: Treibstoffpreissubventionen

Die Regierung fixiert die Treibstoffpreise auf niedrigem Niveau und verwendet ein Fünftel ihres Budgets für entsprechende Subventionen – mehr als für staatliche Investitionen. Die Preiserhöhung vom 18.11.2014 hat dies zwar abgemildert, reicht aber noch nicht aus. Die Subventionierung von Treibstoff ist in verschiedener Hinsicht fragwürdig: sie ist mitverantwortlich für die erheblichen Verkehrsprobleme, kommt der falschen Zielgruppe zugute, und die Mittel fehlen an anderer Stelle.

Weiter auf S. 2

## Investitionsklima: Einschätzung unserer Experten vor Ort

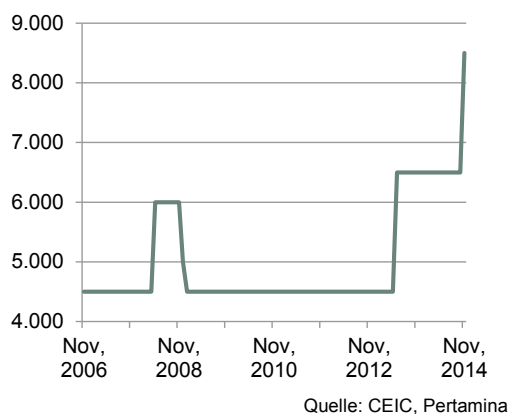
**Seit dem Absturz während der Asienkrise hat sich Indonesien gut entwickelt.** Bis 1997/98 gehörte Indonesien zu den „asiatischen Tigern“, erlebte dann aber eine extreme Rezession (im Jahr 1998 sank das BIP um 13 %) verbunden mit einer drastischen Währungsabwertung sowie einem Einbruch der Exporte, steigender Arbeitslosigkeit etc. Die Krise hatte erhebliche Strukturschwächen offenbart. Indonesien konnte anschließend wirtschaftlich aufgrund von gezielten Reformen wieder Tritt fassen. Bis zur globalen Finanzkrise 2008 wuchs die indonesische Wirtschaft beständig und sogar mit zunehmender Dynamik bis auf 6 % p. a. Die Auswirkungen der globalen Finanzkrise waren begrenzt, allerdings war 2009 eine Wachstumsabschwächung unvermeidlich. In den Jahren 2010–12 konnte wieder über 6 % Wachstum erreicht werden, 2013/14 immerhin noch 5–6 %.

**Das Land hat markante wirtschaftliche Stärken.** Indonesien profitierte in den weltwirtschaftlichen Boomjahren von seinem Rohstoffreichtum und dem Anstieg der betreffenden Weltmarktpreise und konnte seine Exporte in die Industriestaaten, insbesondere aber auch in andere asiatische Schwellenländer steigern. Grundpfeiler der Wirtschaft ist jedoch die breite und stabile Binnennachfrage. Der Markt des 250 Millionen Einwohner zählenden Landes ist riesig, und es hat sich eine große, beständig weiter ansteigende kaufkräftige Mittelschicht gebildet. Entsprechend sind die Wachstumsperspektiven in der Konsumgüterindustrie (Textilien, verarbeitete Nahrungsmittel etc.), bei Fahrzeugen, dem Ausbau der Infrastruktur (siehe unten) sowie generell bei der Modernisierung der Industrie sehr gut. Dies bietet auch Chancen für deutsche Investoren und Lieferanten.

**Deutliche Schwächen sind aber ebenfalls nicht zu übersehen.** Trotz der Reformen sind die wirtschaftspolitischen Rahmenbedingungen in vielerlei Hinsicht noch immer verbesserungsbedürftig. Die wirtschaftliche Infrastruktur ist unzureichend (Straßen, Häfen, Flughäfen etc.), der unkalkulierbare Zeitbedarf und die hohen Kosten für Transport / Logistik sind ein Wettbewerbsnachteil Indonesiens. Das Ausbildungsniveau der Arbeitskräfte entspricht nicht den Anforderungen der Wirtschaft. Bürokratische Schwerfälligkeit, unzuverlässiger rechtlicher Rahmen und Korruption werden generell beklagt. Der neue Präsidenten Widodo hat sich eine umfangreiche Reformagenda vorgenommen, man darf gespannt sein, ob er dafür im Parlament und der Öffentlichkeit den nötigen Rückhalt bekommt. Die kürzlich beschlossene Kürzung der Treibstoffsubventionen (siehe unten) ist ein gutes Zeichen.

Basierend auf einem Interview vom 25.11.2014 mit Paul Heinemann (Leiter des DEG-Außenbüros Indonesien). ■

Grafik 1: Benzinpreis in IDR



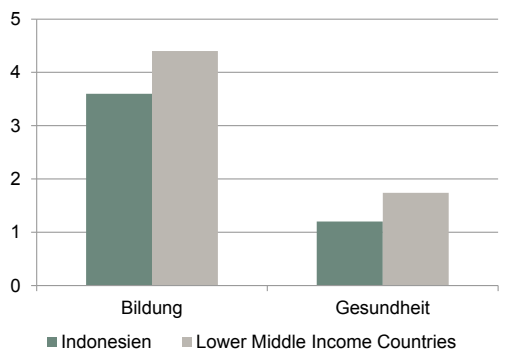
### Schwerpunkthema: Die Subventionierung der Treibstoffpreise belastet das Budget stark und ist insgesamt sehr fragwürdig

**Die Regierung fixiert die Treibstoffpreise auf niedrigem Niveau.** Der Treibstoffpreis ist in Indonesien seit jeher ein politischer Preis. Bis Mitte 2013 hatte ein Liter Benzin in Indonesien umgerechnet lediglich 36 Eurocent gekostet. Seitdem wurde er zweimal angehoben (zuletzt am 18.11.2014) auf derzeit 8.500 IDR (Grafik 1), umgerechnet 56 Eurocent. Nach Schätzung der Weltbank ist auch dieser aktuelle Preis noch deutlich niedriger als ein Preis ohne staatlichen Eingriff.

**Die Budgetbelastung ist erheblich.** Da die Preise auch nach der jüngsten Erhöhung bei weitem nicht kostendeckend sind, muss sie die Regierung subventionieren. Indonesien hat eigene Ölvorkommen und exportiert auch Öl, ist insgesamt aber Netto-Ölimporteur. Insofern hat der seit einigen Monaten deutlich gesunkene Weltmarktpreis für Rohöl das Subventionsbudget entlastet. Dem steht jedoch eine Belastung durch die Abwertung der Rupiah gegenüber. Die Treibstoffpreissubventionen machen sich im Staatshaushalt in zweierlei Hinsicht negativ bemerkbar. Erstens beanspruchen sie hohe 20 % der Gesamtausgaben der Zentralregierung, und sie liegen damit höher als die gesamten staatlichen Investitionen (Grafik 2)<sup>1</sup>. Zweitens verzichtet der Staat darauf, die Straßennutzer über eine Treibstoffbesteuerung an den Kosten für Bau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur zu beteiligen, sondern hierfür steht nur das

**Grafik 2: Budgetstruktur Zentralregierung 2014**

Quelle: CEIC, Directorate General of Budget, eigene Berechnung

**Grafik 3: staatliche Ausgaben für Bildung und Gesundheit (in Prozent des BIP, letzter verfügbare Werte)**

Quelle: Weltbank

(knappe) sonstige Steueraufkommen zur Verfügung, das in keiner Weise ausreicht. Die erwähnten Kapazitätsengpässe in der Infrastruktur stehen insofern mit dem Thema Treibstoffpreissubventionen in engem Zusammenhang.

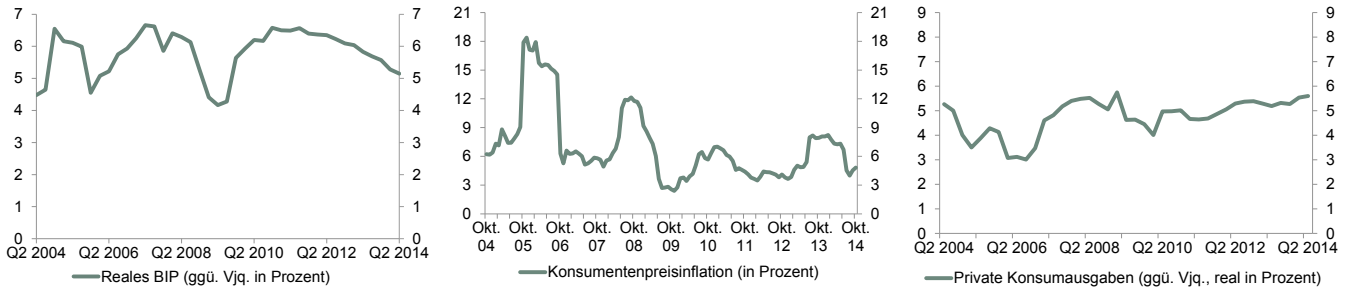
**Ungünstige Auswirkungen auf die Verkehrssituation.** Der billige Treibstoff hat zweifellos zu der schnell zunehmenden Motorisierung und der Überlastung des Straßennetzes in Indonesien beigetragen. Verkehrsstaus, Lärm, schlechte Luft etc. sind in Städten allgegenwärtig, schmälern die Lebensqualität und schaden sowohl der Umwelt als auch der Wirtschaft. Außerdem führt die Treibstoffsubventionierung zu einer Verkehrsverlagerung von der Schiene auf die Straße. Die Verkehrsleistung der Eisenbahn – ein volkswirtschaftlich effizienterer Verkehrsträger – ist aufgrund dieses Wettbewerbsnachteils trotz der guten Konjunktur in den letzten Jahren tendenziell gesunken.

**Die Kosten-Nutzen-Betrachtung ist eindeutig negativ.** Die Subventionspolitik kommt entgegen ihrer Zielrichtung nicht primär den ärmeren Bevölkerungsschichten zugute, sondern vor allem den Bessergestellten. Außerdem fehlen die Mittel an anderer Stelle. Indonesien zählt zwar zu den aufstrebenden Schwellenländern, hat aber noch große Entwicklungsdefizite, deren Überwindung mehr staatliches Engagement erfordert. Noch immer leben 40 Millionen Indonesier in Armut (16 % der Bevölkerung). Das soziale Gefälle hat stark zugenommen: der Gini-Koeffizient, der die Einkommensungleichheit misst, ist seit 2000 um 13 Prozentpunkte gestiegen, d. h. die Armen profitieren zu wenig vom Wirtschaftsaufschwung. Umso dringender wäre es jetzt, dass der Staat durch eine gezielte intensive Förderung insbesondere von Bildung und Gesundheit gegensteuert. In diesen Sektoren sind die Staatsausgaben in Indonesien bisher deutlich niedriger als in anderen vergleichbaren Ländern (Grafik 3).

**Die Regierung kennt die Probleme, die jüngste Preiserhöhung reicht aber noch nicht aus.** Immerhin gesteht die Regierung unter dem neuen Präsidenten Widodo ein, dass die Subventionierung von Treibstoff fragwürdig ist. Zwar sind größere Proteste nach der jüngsten Preiserhöhung bisher ausgeblieben und die Regierung hatte der Öffentlichkeit auch zuvor eine Änderung angekündigt, das Thema bleibt aber politisch heikel. Um die öffentliche Meinung zu beruhigen, wurden in letzter Zeit zum Ausgleich von Subventionskürzungen direkte *Cash Transfers* und eine Beschränkung der Ausgabe verbilligten Treibstoffs an wirklich Bedürftige diskutiert. Allerdings dürfte es schwierig sein, solche Interventionen zielgruppengenau und ohne unerwünschte Nebenwirkungen zu konzipieren. Eine überzeugende grundlegende Reform erfordert politischen Mut, Standhaftigkeit und auch eine gute Kommunikation (z. B. die Vorlage eines Reform-Stufenplanes). Die Reform würde insgesamt den Investitionsstandort Indonesien attraktiver machen. ■

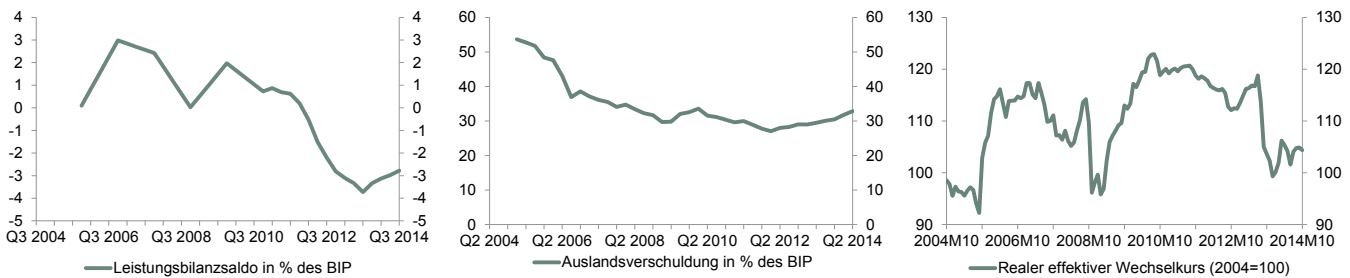
## Grafikübersicht

### Konjunkturelle Situation



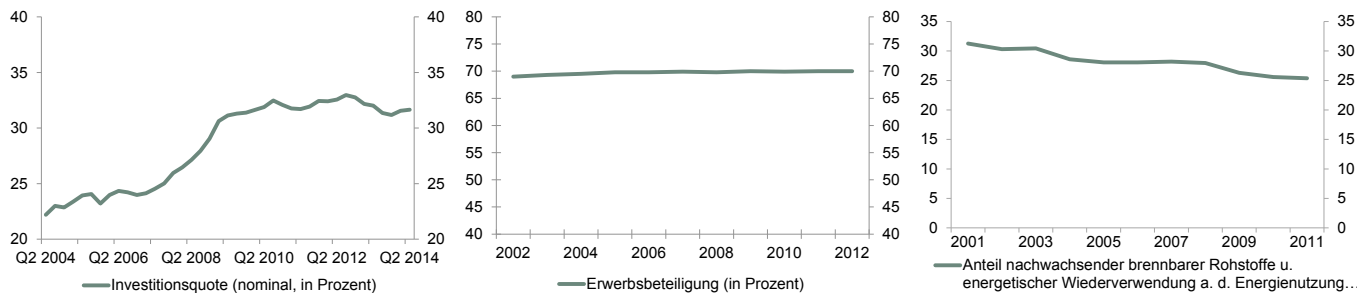
Quelle: Datastream; OECD, Statistics Indonesia; eigene Berechnungen.

### Wachstumsfinanzierung



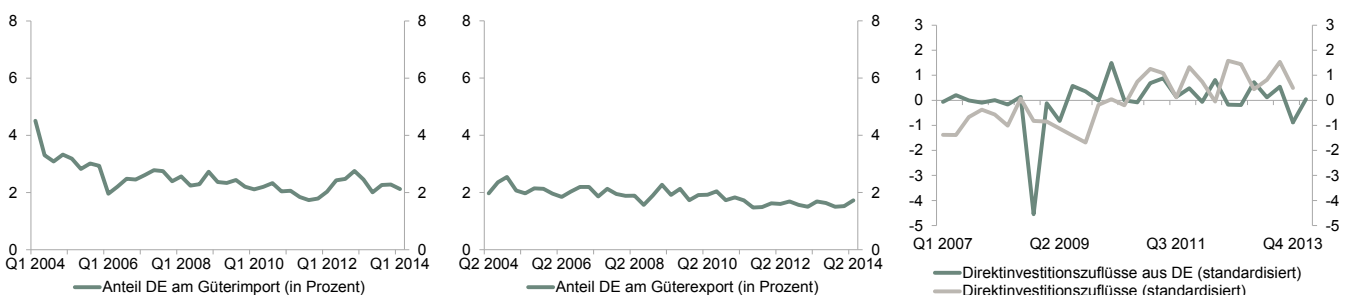
Quelle: Datastream; IWF; Weltbank; BIS; eigene Berechnungen.

### Wachstumsressourcen



Quelle: Datastream; OECD, Weltbank; eigene Berechnungen.

### Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland








Quelle: Deutsche Bundesbank; Datastream; IWF, OECD; eigene Berechnungen.






## Methode

Im Schwellenländer Check wird ein ausgewähltes Land anhand verschiedener makroökonomischer Indikatoren untersucht. Diese Indikatoren werden in folgende vier Blöcke zusammengefasst: Konjunkturelle Situation, Wachstumsfinanzierung, Wachstumsressourcen sowie die Wirtschaftsbeziehungen zu Deutschland.

Zum Ersten wird die zeitliche Entwicklung der Indikatoren für das Land selbst betrachtet. Hierzu werden i. d. R. die letzten zehn Jahre herangezogen. Für die Zuordnung der Pfeile wird die aktuelle Veränderung im Vergleich zur Vorperiode betrachtet. Eine Verbesserung des Indikators wird mit einem Pfeil nach oben, eine Verschlechterung mit einem Pfeil nach unten gekennzeichnet. Ein waagerechter Pfeil kennzeichnet einen nahezu unveränderten Indikator. Beispielsweise bedeutet eine höhere Inflationsrate im Vergleich zur Vorperiode eine Verschlechterung und wird – je nach Ausmaß der Verschlechterung – mit einem senkrechten oder nach unten geneigten Pfeil gekennzeichnet. Die Größe der absoluten Veränderung im Verhältnis zur durchschnittlichen historischen absoluten Veränderung bestimmt demnach das Ausmaß der Veränderung und damit die Neigung der Pfeile.

-  Starke Verbesserung des jeweiligen Indikators;  $> 3/3$  der historischen absoluten Veränderung
-  Verbesserung des jeweiligen Indikators;  $1/3 - 3/3$  der historischen absoluten Veränderung
-  Geringfügige Veränderung des jeweiligen Indikators;  $< 1/3$  der historischen absoluten Veränderung
-  Verschlechterung des jeweiligen Indikators;  $1/3 - 3/3$  der historischen absoluten Veränderung
-  Starke Verschlechterung des jeweiligen Indikators;  $> 3/3$  der historischen absoluten Veränderung

Zum Zweiten erfolgt anhand der Indikatoren eine Einordnung des Landes in eine entsprechende Vergleichsgruppe. Diese umfasst Brasilien, China, Indien, Indonesien, Mexiko, Russland, Südafrika und die Türkei. Die Einordnung in die Ländergruppe erfolgt durch den Quantilsrang in fünf Gruppen, die farblich unterschiedlich gekennzeichnet sind:

|   |           |  |
|---|-----------|--|
|  | Quartil 1 | Für jeden betrachteten Indikator wird das Land einem Quartil der Ländergruppe zugeordnet.  |
|  | Quartil 2 | Die Bestimmung des besten Quartils kann je nach Indikator unterschiedlich sein.  |
|  | Quartil 3 | Beispielsweise sind höhere Wachstumsraten besser, sodass hier das oberste Quartil tiefgrün gefärbt wird; höhere Verschuldungsquoten sind schlechter, sodass hier das oberste Quartil tiefrot gefärbt wird. |
|  | Quartil 4 |  |
|  | Quartil 5 |  |

## Disclaimer

Dieses Papier gibt die Meinung der Autoren wieder und repräsentiert nicht notwendigerweise die Position der KfW. Alle von der KfW in der vorliegenden Publikation bereitgestellten Angaben und Informationen wurden von der KfW nach bestem Wissen und Gewissen zusammengestellt. Für Richtigkeit, Vollständigkeit und Aktualität übernimmt die KfW keine Gewähr. Die bereitgestellten Angaben und Informationen stellen keine individuelle Beratung im Hinblick auf eine Investitionsentscheidung oder in sonstiger rechtlicher oder steuerlicher Weise dar und können diese nicht ersetzen.

<sup>i</sup> Diese Zahlen sind noch Informationsstand vor der Erhöhung der Treibstoffpreise am 18.11.2014.