



Szanse dla branży kolejowej w Indonezji

17 września 2020r.

Spis treści:

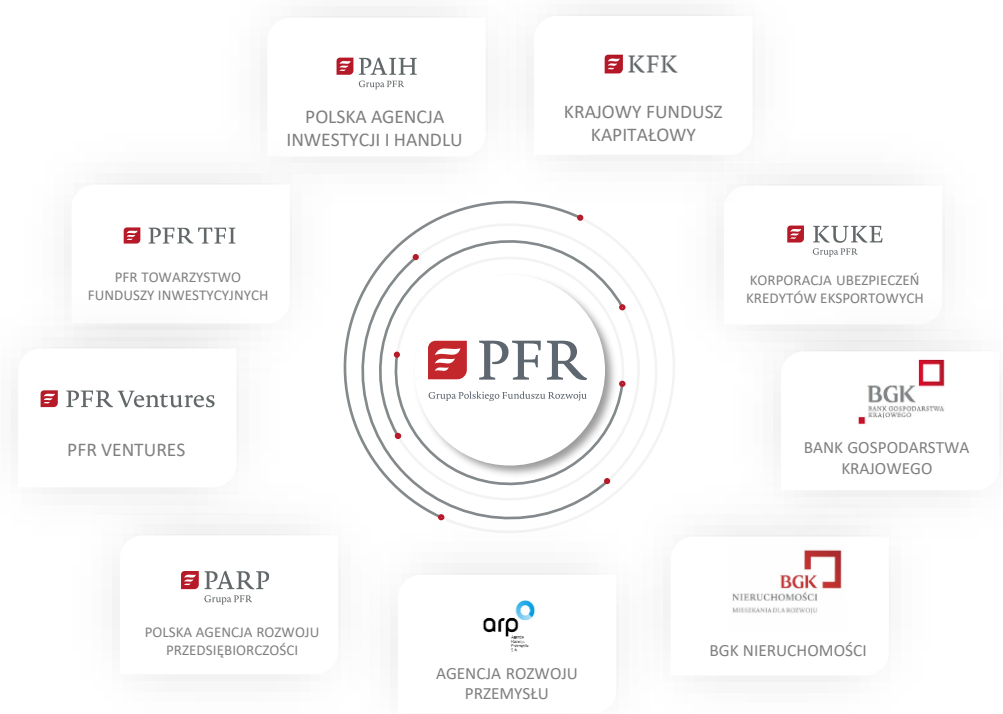
Rozdział 1: O Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu.....	3
Rozdział 2: Podstawowe informacje o kraju	5
Rozdział 3: Historia kolei w Indonezji.....	7
Rozdział 4: Specyfika branży kolejowej.....	10
Rozdział 5: Szanse i wyzwania.....	14
Rozdział 6: Elementy skutecznej ekspansji.....	16
Rozdział 7: Wiodące wydarzenia branżowe.....	18



Rozdział 1: O Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu

Polska Agencja Inwestycji i Handlu (PAIH) jest instytucją doradczą wchodzącą w skład Grupy Polskiego Funduszu Rozwoju (PFR), punktem pierwszego kontaktu dla eksporterów oraz inwestorów.

Komplementarna oferta grupy PFR



Misją PAIH jest zwiększenie napływu bezpośrednich inwestycji zagranicznych do kraju oraz zasięgu i dynamiki umiędzynarodowienia polskich przedsiębiorstw. Działamy zarówno w Polsce, jak i poprzez Zagraniczne Biura Handlowe (ZBH).

Oferujemy szybki dostęp do kompleksowej informacji dotyczącej otoczenia gospodarczo-prawnego Państwa projektów biznesowych. Pomagamy również w pokonywaniu procedur administracyjnych dotyczących konkretnych przedsięwzięć, opracowaniu rozwiązań prawnych, znalezieniu odpowiedniej lokalizacji oraz wiarygodnych partnerów i dostawców.

Zapewniamy również dostęp do instrumentów finansowych, w tym ubezpieczeń oferowanych przez instytucje zrzeszone w Grupie Polskiego Funduszu Rozwoju.

Oferta Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu składa się z trzech kluczowych filarów:



Eksport

Wsparcie polskiego eksportu ze szczególnym uwzględnieniem małych i średnich przedsiębiorstw (MŚP).



Inwestycje

Zwiększanie rodzimych inwestycji w Polsce oraz za granicą. Wsparcie inwestycji zagranicznych na terenie naszego kraju.

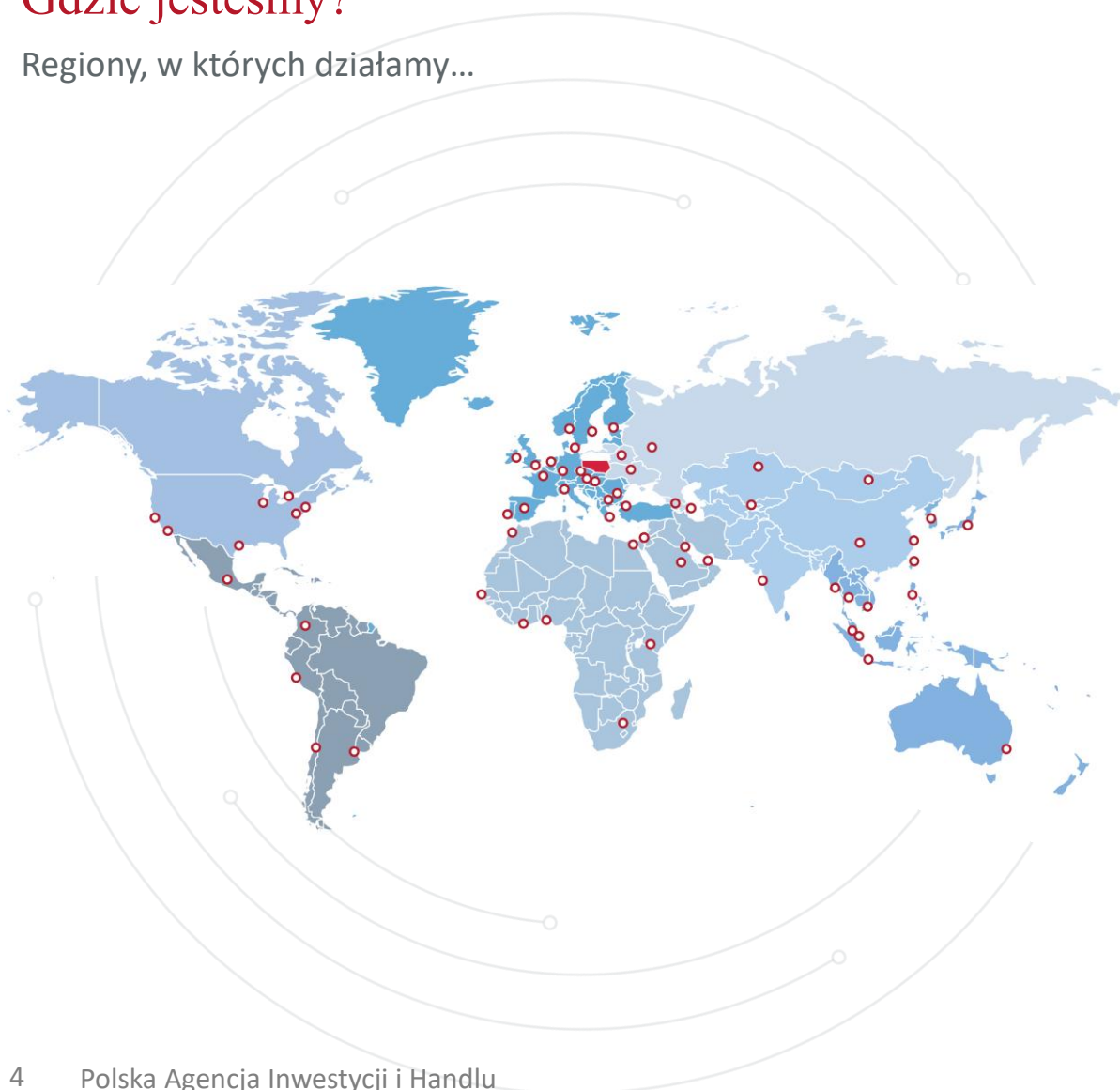


Partnerstwo

Współpraca z administracją publiczną oraz instytucjami otoczenia biznesu w realizacji wspólnych projektów.

Gdzie jesteście?

Regiony, w których działamy...



Rozdział 2: Podstawowe informacje o kraju



Populacja

273 miliony os. (4-ta na świecie)
Największy kraj w Azji Płd.-Wsch.
40% <40 lat



PKB na os.

1,04 bln USD (7 bln; 4-ta w 2045)
\$ 4 135 USD
\$ 14 841 USD (PSN)



Stawki podatkowe

CIT 23%, (20% w 2021)
PIT 5% - 30%, VAT 10%



Wymiana Handlowa

Import z PL: 214 mln USD
(wzrost o > 44% w 2019)
Eksport do PL: 790 mln USD



Indonezja położona w Azji Południowo-Wschodniej jest największym archipelagiem świata (ok. 18 tys. wysp), czwartym największym krajem pod względem populacji (273 mln osób). Cechą charakterystyczną kraju jest młoda struktura społeczeństwa: osoby w wieku produkcyjnym (15–64 lata) stanowią 70% ogółu ludności, ponad 50% populacji to osoby poniżej 30 roku życia. Indonezja jest największą gospodarką regionu ASEAN, należy do grupy G20. Ze względu na dynamiczny wzrost PKB (5% rdr. w ostatnich 2 dekadach), zaliczana jest do grupy „Azjatyckich Tygrysów”. Według prognozy OECD i PWC stanie się 4tą największą gospodarką świata do 2060r.

W 2019 r. eksport z Polski do Indonezji wyraźnie przyspieszył w porównaniu do poprzednich lat i wzrósł o 44% do poziomu 214 mln USD. Nie mniej jednak współpraca w branży kolejowej jest znikoma, co stwarza unikalną szansę dla polskich przedsiębiorców. Indonezja systematycznie przeprowadza reformy gospodarcze, mające zwiększenie inwestycji zagranicznych i modernizacji kraju. W parlamencie trwają prace nad specustawą ekonomiczno-inwestycyjną „Omnibus Law” oraz porozumieniem handlowym z UE (CEPA). Rząd sformułował strategię rozwoju do 2040 „Indonezja 2040” w oparciu o rozwój nowych technologii. Kluczowym z punktu widzenia rozwoju branży kolejowej jest natomiast „Narodowy Plan Rozwoju Kolei do 2030 roku. Bezprecedensowy rozwój sieci kolejowej napędzany największym planem modernizacji i inwestycji infrastrukturalnych w historii kraju stwarza długookresowe szanse dla przedsiębiorców z branży kolejowej.

Rozdział 3: Historia Kolei w Indonezji

Historia kolei w Indonezji rozpoczyna się 17 czerwca 1864 r. symbolicznym przejazdem gubernatora Holenderskich Indii Wschodnich na trasie Semarang - Vorstenlanden (Solo-Yogyakarta). Pierwsza inwestycja została zrealizowana przez prywatną firmę Nederlandsch Indische Spoorweg Maatschappij (NISM). W 1875 roku rząd kolonialny założył przedsiębiorstwo kolejowe Staatssporwegen (SS). Pierwsza trasa łączyła miasta Surabaya-Pasuruan-Malang. Sukcesy NISM i SS zachęciły prywatnych inwestorów do inwestycji w kolejne projekty kolejowe na Jawie m.in. Semarang Joana Stoomtram Maatschappij (SJS), Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij (SCS), Serajoedal Stoomtram Maatschappij (SDS), Oost Java Stoomtramean Maatschappij (OJSsapp), Ps.SM).

Kolej sukcesywnie powstawała także w innych obszarach archipelagu: w Aceh (1876), na Sumatrze Północnej (1889), Sumatrze Zachodniej (1891), Sumatrze Południowej (1914) i Sulawesi (1922). W kolejnych dekadach rząd kolonialny stworzył szerokie możliwości inwestycyjne prywatnym firmom. W szczytowym okresie w latach 30 tych XX wieku sieć jawajskiej kolei liczyła 4 807 km. Podczas japońskiej okupacji archipelagu w latach 1942-45 i następującej po niej indonezyjskiej wojnie o niepodległość, wiele linii kolejowych zostało zniszczonych. Część z nich nie nadawała się do użytku, nieliczną trakcję elektryczną zdewastowano, a prawie 500 km torów zdemontowano i przewieziono do Birmy w celu budowy tamtejszej sieci kolejowej. Po ogłoszeniu przez Indonezję niepodległości 17 sierpnia 1945 roku, system kolejowy został znacjonalizowany. W 1971 utworzono spółkę o statusie przedsiębiorstwa państwowego, którego nazwa ulegała wielokrotnie zmianie - od 2010 roku obowiązuje aktualna nazwa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) w skrócie PT KAI. W wyniku nie zawsze trafionych decyzji w zarządzaniu, a także w związku z pojawiającymi się nieprawidłowościami (np. o charakterze korupcyjnym), kolej jako środek transportu pasażerskiego systematycznie traciła udział w rynku, co doprowadziło do dalszej redukcji i zasięgu sieci.

Źródło:<https://heritage.kai.id/page/sejarahperkeretaapian#:~:text=Sejarah%20perkeretaapian%20di%20Indonesia%20dimulai,Beele%20tanggal%2017%20Juni%201864.&text=Staatssporwegen%20meresmikan%20jalur%20trem%20pertama%20di%20Sulawesi>

Narodowy Plan rozwoju infrastruktury

W drugiej dekadzie XXI wieku nastąpił zwrot w postrzeganiu znaczenia kolej dla rozwoju gospodarczego. Po wielu latach wznowiono inwestycje i remonty infrastruktury. Wybór prezydenta Joko Widodo (popularnie zwanego Jokowi) w 2014, zapoczątkował pięcioletni plan rozwoju infrastruktury: Rencana Pembangunan Jangka Menengah (RPJMN), którego wartość wyniosła 450 mld USD. Dla rozwoju sektora kolejowego bezprecedensowe znaczenie miało rozporządzenie Ministra Transportu nr KP.2128/2018 dotyczące „Narodowego Planu Rozwoju Kolei” - największy kompleksowy projekt kolejowy od uzyskania przez Indonezję niepodległości. Szacuje się, iż całkowita wartość inwestycji infrastrukturalnych objęta nowym programem wyniesie 65 miliardów USD, z czego inwestycje kolejowe to 19 mld USD, .

Główne założenia RPJMN to:

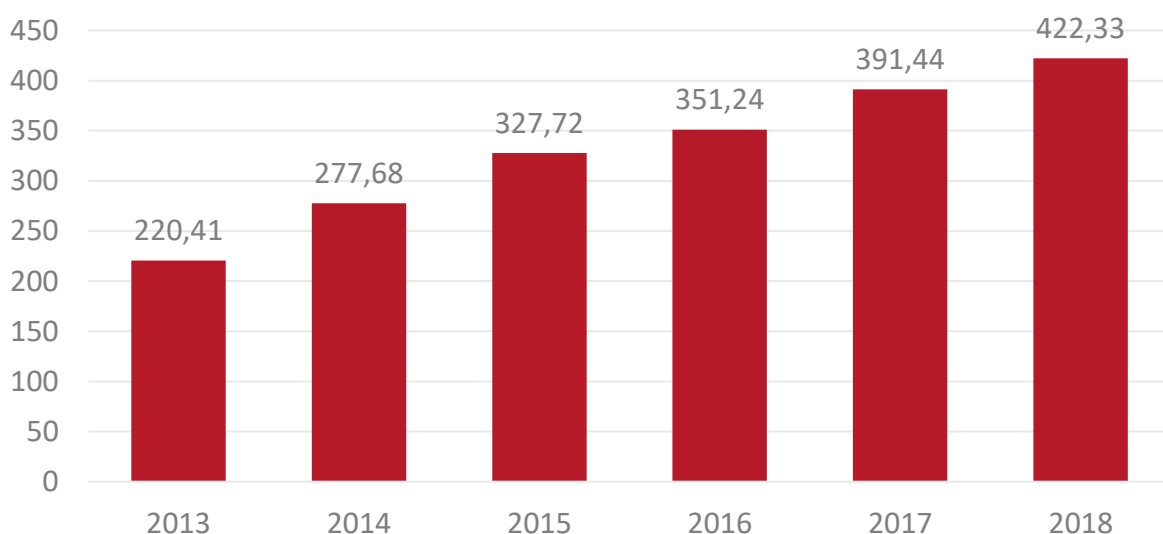
- 12100 km linii kolejowych: na Jawie, Sumatrze, Kalimantanie, Papui i Sulawesi w tym 3800 km szybkiego transportu miejskiego i tranzytowego: MRT i LRT,
- Modernizacja taboru pasażerskiego: 2839 lokomotyw oraz 34 178 wagonów,
- Modernizacja taboru towarowego: 2475 lokomotyw oraz 48364 wagonów,
- PT KAI planuje wymianę taboru starszego niż 30 lat (672 wagonów) do 2021r. oraz zwiększenie taboru 20% rdr w kolejnych latach.



Rozdział 4: Specyfika branży kolejowej

Sieć kolejowa w Indonezji liczy ponad 6000 tysięcy kilometrów i zlokalizowana jest głównie na Jawie. Istnieją również trzy sieci na Sumatrze, a dwie nowe powstają na Kalimantanie i Sulawesi. Jedynie 471 km trasy jest zelektryfikowane. Co ciekawe w Indonezji występują różne standardy rozstawu torów: przeważa: 1067 mm, chociaż powszechnie spotykane są: 1435 mm (4 stopy 8 1/2 cala) i 750 mm (2 stopy 5 1/2 cala). Nowo projektowane linie oraz lekkie koleje miejskie oparte są na standardzie: 1435 mm. Obecnie PT Kereta Api Indonesia (Persero) obejmuje siedem spółek zależnych, a mianowicie PT Reska Multi Usaha (2003), PT Railink (2006), PT Kereta Api Indonesia Commuter Jabodetabek (2008), PT Kereta Api Pariwisata (2009), PT Kereta Api Logistics (2009), PT Kereta Api Properti Manajemen (2009), PT Pilar Sinergi BUMN Indonesia. PT Kereta Commuter Indonesia (KRL), eksploatuje 758 jednostek elektrycznych zespołów trakcyjnych (UGW).

Wzrost liczby pasażerów kolei indonezyjskiej 2013-2018



Źródło: <https://www.railwaytech-indonesia.com>; https://id.wikipedia.org/wiki/Kereta_Api_Indonesia; <https://bisnis.tempo.co/read/1181167/4-tahun-terakhir-jumlah-penumpang-kereta-melonjak-145-juta-orang/full&view=ok>

Specyfika regionalna

- Sieć jawajska: łączy główne miasta (przede wszystkim pociągi pasażerskie),
- Aglomeracja dżakarcka – w budowie 2 linie LRT, rozbudowa 1 linii metra (MRT),
- Sumatra: 3 nieciągłe linie, około 1500 km, planowana trasa Trans-Sumatra,
- Kalimantan: pociągi towarowe, planowane 122 km kolei pasażerskich,
- Sulawesi: w budowie trasa Trans-Sulawesi 145 km - Makassar - Parepare,
- Bali: planowana sieć kolei elektrycznych TranBali w tym metro: Kuta- Lotnisko,
- Papua: planowana trasa Trans – Papua 440 km Manokwari – Sorong.

Aglomerację dżakarcką (Jabodetabek) liczącą ponad 30 milionów mieszkańców obsługuje PT Commuterline Jabodetabek (KRL). Miejska sieć kolejowa obejmuje miasta DKI Jakarta, Depok, Bogor, Bekasi, Tangerang i Tangerang Południowy, a także regiony Bogor, Bekasi. NA terenie całego kraju rozbudowywany jest system szybkiego transportu zbiorowego (MRT) oraz lekkiej kolei miejskiej (LRT). Kolej regionalna funkcjonuje w Surabaja i Palembang. Medan, trzecie największe miasto w Indonezji, dysponuje połączeniem kolejowym z lotniskiem międzynarodowym - Kualanamu. W 2019 w Dżakarcie otwarto pierwszą linię metra (MRT) oraz połączenie kolejowe „Raillink” z lotniskiem Soekrano Hatta. Władze stolicy uwzględniły w planach infrastrukturalnych „DKI Jakarta Provincial Railroad Master Project” (RIPP) koncept budowy 10 nowych linii MRT o łączonej długości 230 km tras do 2030 roku. W styczniu br. administracja prowincji Bali potwierdziła plany budowy lekkiej kolei (LRT). Pierwszy odcinek o długości 4,78 km łączący lotnisko z miejscowością turystyczną „Kuta” ma być gotowy w 2023r. Projekt realizowany we współpracy z Korea Overseas Infrastructure & Urban Development Corporation (KIND) oraz z Korea Rail Network Authority (KRNA) i państwową spółką indonezyjską Nindya Karya wzorowany jest na dżakarckim MRT.

Zamówienia publiczne

Firmy zagraniczne mogą uczestniczyć w przetargach jedynie z wyznaczonym partnerem krajowym (możliwe jest samodzielne uczestniczenie w przetargu firmy zagranicznej, jednak tylko w przypadku, jeśli nie istnieje na rynku firma lokalna, która posiada możliwość dostarczenia objętych przetargiem produktów lub usług). Firmy zagraniczne mogą uczestniczyć w przetargach, których wartość przewyższa określony próg:

- 100 miliardów IDR (ok. 7,6 mln USD) w przypadku robót budowlanych,
- 20 miliardów IDR (ok. 1,52 mln USD) w przypadku dóbr i usług,
- 10 miliardów IDR (ok. 760 tys. USD) w przypadku usług konsultingowych.

W przypadku przetargów rządowych, istnieje obowiązek skorzystania z oferty tych uczestników przetargów, którzy oferują dobra lub usługi wykonane na rynku krajowym, w co najmniej 40%. Ogłoszenia o przetargach umieszczane są na stronach internetowych z zamówieniami publicznymi poszczególnych instytucji rządowych:

- Ministerstw Transportu,
- Ministerstwa Rolnictwa,
- Ministerstwo Energetyki i Zasobów Mineralnych,
- Ministerstwa Robót Publicznych i Mieszkalnictwa.

Dokumentacja techniczna w ramach poszczególnych przetargów dostępna jest dla firm indonezyjskich (i ich zagranicznych partnerów), które dokonały rejestracji w indonezyjskim systemie „Procurement System portal (SPSE)” (rejestracja przez Internet oraz weryfikacja dokumentów w danym biurze LPSE).

Źródło: <https://www.tender-indonesia.com/news-eng/news.php>;
<https://www.eproc.id/tender/1073069/pengadaan-pekerjaan-operasional-dan-pemeliharaan-pltsa-ptl>;
<https://www.inka.co.id/page/3>

Ciekawostki



Kolei Dużych Prędkości – pierwsza w ASEAN



Check-in jak na lotnisku po okazaniu biletu i ID



Wagony tematyczne: konferencyjny, VIP, Karaoke



Dla bezpieczeństwa wagony dla kobiet

Pociągi są tanie,
wygodne,
klimatyzowane

429

Milionów
pasażerów
w 2019 r.

30%

Wzrost liczby
pasażerów
w ciągu 5 lat

Źródło: <https://jakartaglobe.id/news/jakarta-bandung-high-speed-rail-open-2021-constructor/>
<https://bisnis.tempo.co/read/1305758/kai-2019-jumlah-penumpang-kereta-naik-4-juta/full&view=ok>

Rozdział 5: Szanse i wyzwania

W 2016 roku ogłoszono, iż pierwszy w historii regionu ASEAN, projekt kolei dużych prędkości (KDP) połączy stolicę Indonezji: Dżakartę, z miastem Bandung, znajdującym się w sąsiedniej prowincji: Jawa Zachodnia. Projekt realizowany jest w partnerstwie z chińskimi podmiotami.

W czerwcu br. prezydent Jokowi zapewnił, iż pomimo pandemii Covid-19 projekty kolejowe będą realizowane, potwierdzono też rozbudowę KDP oraz potrzebę współpracy z zagranicznymi inwestorami w ramach projektów strategicznych na lata 2020-2024 o wartości 97 mld USD, w tym modernizacji 720 km północnej linii brzegowej między Dżakartą a Surabaya i przedłużenie KLD Dżakarta-Bandung.

Rząd indonezyjski zachęca zagraniczne przedsiębiorstwa do udziału w dużych przetargach infrastrukturalnych, których realizacja i często również zarządzanie nimi, wykonywane są w formule partnerstwa publiczno-prywatnego (PPP). Zaleca też lokalnym spółkom kolejowym nawiązanie współpracy z zagranicznymi partnerami zwłaszcza z Chin, Japonii i UE. Poszukiwane są zaawansowane rozwiązania kolejowe, szczególnie w zakresie testowania maszyn, sprzętu konserwacyjnego i poprawy bezpieczeństwa, które mogłyby pochodzić od europejskich dostawców z doświadczeniem w postaci udanych projektów realizowanych na innych kontynentach. Stwarza to szansę dla polskich firm kolejowych ze względu na zaawansowanie technologiczne i konkurencyjność cenową w porównaniu z produktami niemieckimi czy włoskimi.

Barierą wejścia na rynek indonezyjski są liczne przepisy dotyczące certyfikacji, sposób realizacji przetargów oraz konieczność współpracy z lokalnym partnerem. Zespół Zagranicznego Biura Handlowego w Dżakarcie zwraca uwagę na znaczenie kontaktu osobistego i potrzebę nawiązania długotrwałych relacji. Kolejną barierą jest konkurencja firm z sektora kolejowego i silny lobbying państwowy z Chin i Japonii oraz konkurencja ze strony dobrze rozpoznawalnych technologii niemieckich i włoskich. W celu skutecznej ekspansji zalecane jest opracowanie dedykowanej, długoterminowej strategii i stworzenie silnej marki poprzez skoordynowaną promocję.



Szanse

Klasa średnia >100 mln os; „super rich” >10mln os



Dynamiczny rozwój branży kolejowej



Korzystny wizerunek technologii kolejowych z UE



Reformy, Ominbus Law, CEPA

Wyzwania



Dedykowana strategia ekspansji



Silna konkurencja i lobbying w branży kolejowej z Azji (Chiny i Japonia), UE (Niemcy, Włochy)



Time to market, MOU, przetargi, personalne relacje



Kultura biznesowa: komunikacja, emocje, czas

Rozdział 6: Elementy skutecznej ekspansji

Różnice kulturowe

Mówienie o Indonezji w kontekście norm kulturowych jest wyjątkowo skomplikowane, gdyż Indonezja jest wyjątkowo zróżnicowana pod względem etnicznym, religijnym, językowym. Występuje tu ponad 300 języków i grup etnicznych. Motto indonezyjskie „Bhinneka Tunggal Ika” oznacza „jedność w różnorodności” natomiast narodowa ideologia „Pancasila” gwarantuje wszystkim równość wobec. Zrozumienie niuansów kulturowych jest istotne w kontaktach z potencjalnym partnerem biznesowym. Warto zapoznać się kim jest dana osoba, z jakiego obszaru pochodzi i jaką wyznaje religie.



- W Indonezji, podobnie jak w pozostałych państwach ASEAN-u ważne są osobiste kontakty, dlatego przy finalizowaniu umów należy liczyć się z częstymi podróżami ze względu na chęć wzajemnego poznania partnerów biznesowych.
- Mile widziane jest po spotkaniu, także wirtualnym i o charakterze nieformalnym, przesłanie głównych punktów przyjętych ustaleń i podziękowań.
- Wizytówki wręczone podczas spotkań biznesowych należy przyjąć oburącz.
- W związku z epidemią Covid-19 sposób robienia biznesu uległ zmianie. Indonezyjczycy zmuszeni do prowadzenia rozmów w świecie wirtualnym, chętnie korzystają z wideokonferencji czy webinarów, szczególną popularnością cieszy się Zoom i WhatsApp. Co ciekawe, komunikacja za pomocą poczty elektronicznej pozostaje mało popularna.
- W strategicznych branżach takich jak kolei niezbędna jest współpraca z lokalnym partnerem.
- Indonezyjczycy z natury są bardzo pogodni, wyrażają emocje przez uśmiech. Warto zauważyć, iż nie zawsze jest to wyraz radości, a może oznaczać zakłopotanie, dezaprobatę czy nawet gniew.
- Kultura indonezji nie pozwala na wyrażanie słowa „nie” werbalnie, dlatego należy nauczyć się rozpoznawać intencje partnera za pomocą jego gestów i zachowania.
- Czas w Indonezji określany jest często jako „gumowy” (tzw. rubber time), dlatego spóźnienia są powszechnie spotykane. Nie mniej należy starać się zachować punktualność podczas spotkań biznesowych.
- Istotna w promocji na rynku indonezyjskim oraz pozyskaniu kontaktów biznesowych jest obecność na wiodących branżowych imprezach wystawienniczych.
- W razie wątpliwości dotyczącej rzetelności lokalnego partnera należy zwrócić się do Zagranicznego Biura Handlowego PAIH o wsparcie w weryfikacji klienta.

Rozdział 7: Wiodące wydarzenia branżowe

Railway Tech Indonesia - największe targi kolejowe w ASEAN

RailwayTech Indonesia to globalne wydarzenie kolejowe B2B i B2G promujące projekty kolejowe Indonezji i regionu ASEAN wspierane przez Ministerstwo Transportu Indonezji i Ministerstwo Przemysłu Indonezji. Targi stały się największymi targami w zakresie systemów kolejowych, technologii, infrastruktury i usług.

Czwarta edycja RailwayTech Indonesia 2021 planowana na dni 30 marca - 1 kwietnia 2021r. w JIExpo w Dżakarcie, będzie dwa razy większa niż poprzednie. Oczekuje się, że przyciągnie ponad 1100 wystawiających się firm i 35 000 odwiedzających.



RAILWAYTECH INDONESIA

The 4th Indonesia International Railway Technology, Equipment, Systems & Services Exhibition and Conference 2021

Hosted by:
INDONESIAN RAILWAY SOCIETY

30 March - 01 April 2021
JIExpo Kemayoran, Jakarta - Indonesia

ASEAN's No. 1 Trade Show for Rail Transport Solutions 2021

Źródło: <https://www.railwaytech-indonesia.com>

ZASTRZEŻENIE

Powyższy materiał jest chroniony prawami autorskimi, które przysługują Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu S.A. („PAIH”) i można go wykorzystywać w sposób dozwolony przez przepisy ustawy z dnia 4 lutego 1994 r. o prawie autorskim i prawach pokrewnych (t.j. Dz. U. z 2019, poz. 1231), ale jedynie w celach niekomercyjnych (tj. na użytek własny). Nie jest dozwolone komercyjne wykorzystanie przekazywanych treści. Ponadto, materiał ten można wykorzystać, jeżeli przepisy lub zgoda uprawnionego zakładają, że wykorzystanie w celach niekomercyjnych nie wymaga pozwolenia ze strony uprawnionego. Dla innych sposobów wykorzystania materiału niezbędne jest uzyskanie pozwolenia od uprawnionego z tytułu autorskich praw majątkowych. PAIH nie ponosi odpowiedzialności z tytułu jakiegokolwiek szkody bezpośredniej lub pośredniej jakiegokolwiek rodzaju, w tym szkody za utratę zysków, wynikłej z całkowitego lub częściowego wykorzystania informacji udostępnionych przez PAIH w niniejszym materiale. W związku z tym, każdy odbiorca tych informacji powinien sprawdzić przydatność i poprawność wyżej wymienionych informacji zgodnie z ich przeznaczeniem i korzystać z tych informacji na własną odpowiedzialność. PAIH oraz jej pracownicy nie ponoszą w żadnym wypadku odpowiedzialności za jakąkolwiek decyzję lub działanie podjęte w oparciu o wyżej wymienione informacje, ani za jakiegokolwiek konsekwencje wynikające z decyzji podjętych w oparciu o te informacje.

Polska Agencja Inwestycji i Handlu S.A.

ul. Krucza 50
00-025 Warszawa

NIP: 526-030-01-67

KRS: 0000109815

Kontakt:

Serwis PAIH24: +48 22 334 99 55

Kontakt PAIH24: paih24@paih.gov.pl



Polska Agencja
Inwestycji i Handlu
Grupa PFR

