

Indonesiens Vision einer „Globalen Maritimen Achse“

Indonesiens Präsident Joko Widodo will sein Land in eine globale See- und Handelsmacht umwandeln. Das von ihm vorangetriebene Projekt der „Globalen Maritimen Achse“ ist vor allem ein gewaltiges Infrastruktur- und Wirtschaftsprogramm. Es hat aber auch eine militärische und sicherheitspolitische Dimension. Der Ausbau der indonesischen Seestreitkräfte könnte das Konfliktpotenzial im Südchinesischen Meer weiter erhöhen, wo sich indonesische Rechte auf eine ausschließliche Wirtschaftszone mit chinesischen Hoheitsansprüchen überschneiden. Für die Verwirklichung der indonesischen maritimen Ambitionen werden jedoch Chinas Investitionen und Know-how gebraucht.

Bereits vor seiner Wahl zum siebten Staatspräsidenten Indonesiens im Oktober 2014 hatte Joko Widodo, allgemein auch Jokowi genannt, immer wieder auf die Bedeutung der See für die Entwicklung und Zukunft der indonesischen Nation hingewiesen und angekündigt, Indonesien in eine „Globale Maritime Achse“ (indonesisch „*poros maritim dunia*“) umwandeln zu wollen. Mit der Entwicklung einer umfassenden maritimen Strategie sollen die vielfältigen Herausforderungen und Probleme Indonesiens sowohl im Inneren als auch auf regionaler und globaler Ebene erfasst und mit Hilfe eines konsistenten Transformations- und Modernisierungsprogramms angegangen werden. Für Indonesien, ein Land mit über 17.000 Inseln und riesigen Meeresflächen als Teil des eigenen Territoriums, spielt der maritime Bereich traditionell eine wichtige Rolle. Es gab bereits in der Vergangenheit verschiedene Ansätze und Initiativen, um Indonesiens Rolle als maritime Drehscheibe und Handelsmacht zu stärken. Jokowi ist aber der erste indonesische Präsident, der dieses Thema aus einem eher akademischen Diskurs herausgeholt und in eine breite politische Debatte eingebracht und schließlich zu einem Schwerpunkt seiner Regierungspolitik gemacht hat¹. Sein Ziel ist, Indonesien mittelfristig in eine Seemacht zu transformieren, in einen Drehpunkt zwischen zwei Ozeanen, dem Indischen Ozean und dem Pazifik, und zwischen zwei Kontinenten, Asien und Australien. Jokowi's Vision hat neben dem außen- und sicherheitspolitischen Aspekt vor allem eine innenpolitische Zielrichtung – einen umfassenden Ausbau der Infrastruktur, die Modernisierung und Entwicklung der Industrie, das Anlocken von Investitionen sowie die Ankurbelung der Wirtschaft.

Infrastrukturprojekte

Der Ausbau und die Modernisierung der Infrastruktur werden enorme finanzielle Ressourcen erfordern, die der indonesische Staat nur begrenzt aufbringen kann. Ein beachtlicher Teil der Mittel wird deshalb aus ausländischen Investitionen kommen müssen. Die Asiatische Entwicklungsbank (ADB) schätzt den Investitionsbedarf für die Modernisierung der indonesischen Häfen, Zufahrtswege und Energieproduktion auf etwa 400 Mrd. USD, das entspricht fast der Hälfte des indonesischen Bruttoinlandsprodukts².

Eine mangelhafte und veraltete Infrastruktur ist die Hauptursache für die geringe Wettbewerbsfähigkeit der indonesischen Wirtschaft und deren begrenzten Wachstumsmöglichkeiten. Wirtschaftsexperten meinen, dass mit einer modernen und entwickelten Infrastruktur Indonesiens Wirtschaft um 7 bis 9 Prozent jährlich wachsen konnte, anstatt der aktuellen Rate von durchschnittlich 5 Prozent. Das Fehlen von ausreichend geeigneten Meereshäfen und einer adäquaten Schiffsflotte führt zur paradoxen Situation, dass der Transport über

Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

INDONESIEN

JAN SENKYR

April 2017

www.kas.de/indonesien

See in Indonesien teurer ist als der Transport über Land. Dies verursacht inflationären Druck auf den nationalen Handel und führt dazu, dass es teilweise große regionale Unterschiede in den Preisen von einheimischen Produkten gibt. Die Indonesische Handels- und Industriekammer (*KADIN Indonesia*) schätzt, dass etwa 17 Prozent der Gesamtausgaben eines Unternehmens in Indonesien durch Kosten für die Logistik verursacht werden³. In den südostasiatischen Nachbarländern liegt dieser Anteil oft unter 10 Prozent. Ein weiterer Schwachpunkt ist die unterentwickelte Infrastruktur für die Stromversorgung. Obwohl das Land über enorme Energieressourcen wie Gas, Öl und Kohle verfügt, hat Indonesien Schwierigkeiten, genug Strom für den eigenen Bedarf zu produzieren. Die Elektrifizierungsrate ist vergleichbar gering, fast 20 Prozent der indonesischen Haushalte sind nicht an das nationale Stromnetz angeschlossen. Hohe Stromkosten, die vom Staat subventioniert werden, und häufige Stromausfälle sind Gift für den Wirtschaftsaufschwung.

Jokowi hatte bereits in seinem Wahlprogramm, genannt „*Nawa Cita*“ (aus dem Sanskrit: neun Prioritäten), die Grundzüge für seine zukünftige Regierungsagenda skizziert, die neben Reformen in der Verwaltung, Wirtschaft, dem Gesundheitswesen, dem Bildungswesen und der Sicherheitspolitik auch ein gewaltiges Investitionsprogramm zum Ausbau der Infrastruktur beinhalten. Im nationalen Entwicklungsplan der Regierung für die nächsten fünf Jahre werden u. a. folgende Infrastrukturprojekte aufgelistet: bis 2019 sollen 1400 km neuer Straßen, 200 km neuer Fernstraßen, 3000 km Bahnstrecken sowie 15 neue Flughäfen gebaut werden. Im maritimen Sektor sollen neue Tiefseehäfen (24), Fährhäfen (60), Fischerei-Häfen (3) sowie eine deutlich vergrößerte Handelsflotte die Wettbewerbsfähigkeit der Fischerei und des Seehandels verbessern⁴. Indonesiens größter Containerhafen, Jakartas Tanjung Priok, über den zur Zeit etwa 4 Millionen TEU (Standard Container) jährlich abgewickelt werden, wird erheblich ausgebaut und soll bis 2019 eine jährliche Kapazität von 18 Millionen TEU (Standard Container) erreichen. Dies ist allerdings im Vergleich zu anderen Großhäfen in der Region (Singapur: 34 Millionen TEU) immer noch nur eine Mittelposition⁵.

Nur eine deutliche Verbesserung der Interkonnektivität auf Land und auf See kann dem Konzept der Umwandlung Indonesiens in eine globale maritime Achse eine reale Perspektive geben. Deswegen kommt den oben genannten Infrastrukturprojekten in der Regierungsagenda eine vorrangige Bedeutung zu.

Koordinierender Minister

Als einen ersten wichtigen Schritt zur Umsetzung seiner maritimen Pläne hat Präsident Jokowi den Posten eines Koordinierenden Ministers für Maritime Angelegenheiten in seinem Kabinett geschaffen. Dieser Minister beaufsichtigt die Ministerien für Transport, Tourismus, Energie und Fischerei und gehört damit zu den Schlüsselposten in der Regierung. Der Minister ist direkt dem Präsidenten unterstellt und ist für die Umsetzung des Projekts der globalen maritimen Achse verantwortlich. Er muss vor allem sicherstellen, dass Kompetenzgerangel und Kompetenzüberschneidungen zwischen den vielen Behörden sowie bürokratische Hindernisse ein effektives Regierungshandeln nicht bereits im Keim ersticken.

Diesen wichtigen Ministerposten besetzte Präsident Jokowi bei der zweiten Kabinettsumbildung im Juli 2016 mit Luhut Binsar Pandjaitan, einem Ex-General der Special Forces. Luhut gilt als enger Vertrauter des Präsidenten und als eine Schlüsselfigur in seinem Beraterkreis. In seiner vorherigen Funktion als Koordinierender Minister für politische, rechtliche und Sicherheitsangelegenheiten sorgte er für Disziplin im Regierungskabinett und stärkte mit seinen guten Verbindungen zum Militär, zur Polizei und zum politischen Establishment dem bis dahin nur wenig vernetzten Präsidenten machtpolitisch den Rücken. In seiner neuen Funktion soll er nun für den Erfolg der maritimen Pläne des Staatsoberhauptes aufkommen.

INDONESIEN

JAN SENKYR

April 2017www.kas.de/indonesien

Ein weiterer wichtiger Schritt des Präsidenten war die Einrichtung einer neuen Agentur für Maritime Sicherheit (*Badan Keamanan Laut – BAKAMLA*⁶). In der Vergangenheit waren für die Überwachung, Verwaltung und Verteidigung der riesigen Seegebiete Indonesiens bis zu 12 verschiedene nationale Behörden und Organisationen zuständig. Dies führte unvermeidlich zu Interessens- und Kompetenzkonflikten sowie zu organisatorischen Überschneidungen und letztendlich zu großen Ineffizienzen und Kostenverlusten für die Schifffereiindustrie. Im Jahr 2005 wurde deswegen ein Koordinierungsrat für Maritime Sicherheit (*Badan Keamanan Koordinasi Laut – BAKORKAMLA*) ins Leben gerufen, der sich aber aus Mangel an Entscheidungsbefugnissen als wenig effektiv erwies. Auch der 2008 beschlossene Aufbau einer nationalen Küstenwache wurde wegen der Kompetenzstreitigkeiten zwischen den betroffenen Behörden nimmer wieder verzögert. Die im Dezember 2014 gegründete Agentur BAKAMLA wird nun mit weitreichenden Vollmachten und auch Ressourcen ausgestattet, um die Aktivitäten der verschiedenen Behörden zu koordinieren und zu beaufsichtigen, aber auch eigene Maßnahmen ergreifen zu können. Hinzu kommt ein integriertes Frühwarnsystem BIIS, dass die Identität und Bewegungen der Schiffe überwacht, die Wetterbedingungen beobachtet und Frühwarnberichte versendet, um Gefahren und Unfällen auf See vorzubeugen⁷.

BAKAMLA übernimmt die Rolle der Küstenwache mit eigenen Patrouillen und Schutzaufgaben. 2015 wurde für diesen Zweck ein Budget von 56 Mio. USD zur Verfügung gestellt und eine Ausstattung mit bis zu 30 Patrouillenbooten zugesagt. Insgesamt soll BAKAMLA ein Personal von 2000 Mitarbeitern bekommen. 2016 operierte BAKAMLA mit sechs Patrouillenbooten, für 2017 wurde der Kauf von vier weiteren Booten angekündigt, die mit modernen forensischen Laboren ausgestattet sein werden⁸. Dies ist natürlich angesichts der gewaltigen Dimensionen des maritimen Bereichs Indonesiens (über 17.000 Inseln, eine Küstenlänge von insg. mehr als 80.000 Kilometern) noch bei weitem nicht ausreichend. Vor allem der Kampf gegen illegale Fischerei, die dem Staat Verluste von schätzungsweise 20 Milliarden US-Dollar jährlich zufügt, erfordert eine starkes aufrüsten der maritimen Sicherheitskräfte. Schrittweise will Indonesien seine Küstenwache u. a. mit Hilfe von Ländern wie Japan und China, die über große Erfahrungen und wichtiges Know-How in diesem Bereich verfügen, weiter ausbauen und aufrüsten.

Das Projekt einer globalen maritimen Achse hat neben dem infrastrukturellen und zivilen Bereich auch eine wichtige militärische Dimension. Interessanterweise waren die indonesischen Streitkräfte (*Tentara Nasional Indonesia – TNI*) traditionell vor allem auf die Verteidigung zu Lande spezialisiert. Dies hat teilweise historische Gründe: der Kampf für die Unabhängigkeit gegen die holländischen Kolonialbesatzer nach dem zweiten Weltkrieg wurde hauptsächlich im Guerillakrieg zu Lande geführt und auch in den späteren Jahren musste sich das Militär in erster Linie mit der Niederschlagung von separatistischen Revolten in den Landesprovinzen auseinandersetzen. Das Bewusstsein über die strukturellen Schwächen und Mängel bei der maritimen Verteidigung hat jedoch bei den Streitkräften angesichts der letzten globalen und regionalen Entwicklungen deutlich zugenommen. Bereits unter Jokowi Vorgänger, Präsident Susilo Bambang Yudhoyono, wurde ein zwanzigjähriger Modernisierungsplan „*Minimum Essential Force*“ (MEF) für die indonesischen Streitkräfte erstellt, mit besonderer Gewichtung auf die Entwicklung der Luft- und Seestreitkräfte. Im Kontext des Ausbaus der Seestreitkräfte soll die indonesische Marine (*Tentara Nasional Indonesia – Angkatan Laut, TNI-AL*) bis 2024 auf fünf Flotten mit insg. 274 Schiffen erweitert werden⁹. Die maritimen Fähigkeiten der bestehenden zwei indonesischen Flotten (eine dritte befindet sich im Aufbau) werden als geringer eingeschätzt als die von kleineren Nachbarstaaten wie Singapur, Thailand oder Vietnam.

INDONESIEN

JAN SENKYR

April 2017www.kas.de/indonesien

Die Vorgaben des MEF-Plans und Jokowi's Konzept der „Globalen Maritimen Achse“ wurden als strategische Schwerpunkte in das neue Weißbuch Indonesiens aufgenommen.

Das aktuelle indonesische Weißbuch zur nationalen Verteidigung (*Indonesia Defence White Paper 2015*)¹⁰ wurde im April 2016 veröffentlicht und gibt die wichtigsten Richtlinien und Prioritäten der nationalen Verteidigungspolitik Indonesiens und die daraus folgenden Aufgaben für die indonesischen Streitkräfte in den kommenden Jahren vor.

Im Kapitel zum strategischen Ausblick („*Strategic Outlook*“) wird auf die potenziellen Konfliktgefahren in der Region hingewiesen, insbesondere vor dem Hintergrund der Entwicklungen im Südchinesischen Meer, im Ostchinesischen Meer und auf der koreanischen Halbinsel. Die Gefahr von Konflikten im Südchinesischen Meer wird explizit hervorgehoben, allerdings mit der Feststellung, dass Indonesien hier kein „*Claimant State*“ ist, also keine eigenen territorialen Ansprüche geltend macht. Es wird aber auch erwähnt, dass Indonesien noch einige offene Grenzfragen hat, ohne diese zu konkretisieren. Neben den traditionellen Sicherheitsgefahren werden auch die nichttraditionellen Bedrohungen aufgelistet, die von staatlichen und nichtstaatlichen Akteuren ausgehen können. Dazu gehören Herausforderungen wie Terrorismus, Cyberattacken, transnationale Kriminalität, Klimawandel, Naturkatastrophen und Epidemien.

Im Kapitel „Verteidigungsindustrie“ wird die Bedeutung der Entwicklung einer nationalen, unabhängigen und wettbewerbsfähigen Rüstungsindustrie hervorgehoben. Kooperationen und Lieferverträge mit ausländischen Partnern sollen einen Technologietransfer ermöglichen und den Aufbau einer eigenen Forschung und Entwicklung fördern. Zu den vorrangigen Zielen der indonesischen Verteidigungsindustrie gehören die Fähigkeit zum Bau von eigenen U-Booten, die eigene Entwicklung von Raketen und Fernlenkgeschossen, von unbemannten Flugdrohnen, die Konstruktion von eigenen Radarsystemen, eine eigene Produktion von mittleren Panzern und Kampflugzeugen. Keine Angaben werden zum Verteidigungsbudget gemacht, allerdings hatte Präsident Jokowi bereits vor seiner Wahl versprochen, die jährlichen Ausgaben für Verteidigung in den nächsten fünf Jahren von 1 Prozent des Bruttoinlandsprodukts auf 1,5 Prozent zu erhöhen¹¹. Dies ist im regionalen Vergleich immer noch ein nur moderater Anstieg, die meisten Nachbarländer in Südostasien geben mehr als 2 Prozent ihres BIP für ihre Verteidigung aus.

Schiffbau und maritime Industrie

Eine Schlüsselposition in der indonesischen Verteidigungsindustrie nimmt der staatliche Schiffbaukonzern PT PAL Indonesia (PAL) ein. Der 1980 vom Staat gegründete Konzern ist der Hauptlieferant von Seefahrzeugen für zivile und militärische Zwecke in Indonesien. Bislang wurden bis zu 70 Prozent der Komponenten für den Schiffbau aus dem Ausland eingeführt. Mittlerweile hat sich PT PAL dank Kooperationen und Lizenzverträge mit koreanischen und holländischen Partnern wichtiges technologisches Know-how angeeignet, so dass es auch erste eigene Exporte von Kriegsschiffen verwirklichen und sich somit auf dem internationalen Rüstungsmarkt behaupten konnte. 2014 unterzeichnete PT PAL einen Kontrakt über die Lieferung von zwei strategischen Transportschiffen (*Strategic Sealift Vessel – SSV*) im Wert von 92 Mio. USD an die philippinische Marine, die beide komplett in Indonesien hergestellt werden. Die beiden Schiffe basieren auf dem amphibischen Transportdock (*Landing Platform Dock*) der Makassar-Klasse der indonesischen Marine, sind 123 Meter lang mit einer maximalen Verdrängung von 11.583 Tonnen. Das erste Schiff, die *BRP Tarlac*, wurde fristgemäß im Juni 2016 an die Philippinen ausgeliefert, das zweite wird unter dem Namen *BRP Davao del Sur* Anfang 2017 folgen. Parallel dazu baut PT PAL in Zusam-

Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

INDONESIEN

JAN SENKYR

April 2017

www.kas.de/indonesien

menarbeit mit der holländischen Firma DSNS zwei Lenkwaffenfregatten der SIGMA-Klasse, die bis Anfang 2017 einsatzbereit sein werden¹².

Von strategischer Bedeutung für die Kontrolle und Verteidigung der Seegebiete Indonesiens sind U-Boote. Sie können den Verkehr von fremden Schiffen in indonesischen Gewässern verhindern oder einschränken (*Sea Denial*), sie können in Konfliktfällen vielseitige Kampfeinsätze durchführen und allgemeine Aufklärungsaufgaben übernehmen.

Bereits in den 80er Jahren erhielt die indonesische Marine (TNI-AL) zwei deutsche diesel-elektrische U-Boote des Typs 209/1300, die im Laufe der Jahre mehrmals modernisiert und neu ausgerüstet wurden. Diese zwei U-Boote sind aber für Indonesiens maritime Ambitionen längst nicht ausreichend. Sie werden zudem voraussichtlich 2020 ausgemustert und müssen durch neue Modelle ersetzt werden. Entsprechend dem militärischen Modernisierungsprogramm MEF soll die indonesische Marine bis 2024 zwischen zehn bis zwölf U-Boote zur Verfügung haben. Die Zahl beruht auf Erfahrungen aus den 1960er und 1970er Jahren, als Indonesien mit zwölf von der Sowjetunion gekauften U-Botten der Whiskey-Klasse über die mächtigste U-Boot-Flotte in der Region verfügte.

Zur Zeit werden in Südkorea zwei neue U-Boote des Typs 209/1400 („*Chang-Bogo-Klasse*“, eine Lizenz-Version der deutschen U-Boot-Klasse 209) gebaut, die voraussichtlich 2017 an die indonesische Marine übergeben werden. Ein drittes U-Boot des gleichen Typs wird dann mit koreanischer Hilfe in den PT-PAL-Werften in Indonesien komplettiert¹³. Darüber hinaus führt Indonesien Gespräche mit Russland über einen möglichen Ankauf von weiteren zwei U-Booten der Kilo-Klasse, hier gibt es aber wegen ungeklärter Finanzierung noch keine konkreten Vereinbarungen. Aus ähnlichen Gründen sind auch Überlegungen zum Kauf von französischen *Scorpene*-U-Booten zunächst erstmal auf Eis gelegt worden.

U-Boot-Strategie

Die zwei sich derzeit im Dienst befindenden U-Boote des Typs 209/1300 haben ihre Basis in Surabaya in Ost-Java. Die drei neuen U-Boote des Typs 209/1400 sollen nach ihrer Fertigstellung von einer neuen Basis in Palu in Zentral-Sulawesi aus operieren. Von diesem Standort kann das nördlich gelegene Sulawesi-Meer leicht erreicht werden, ein Gebiet, wo Indonesien mit Malaysia territoriale Streitigkeiten über das küstennahe Ambalat-Ölfeld hat. Malaysia verfügt über zwei U-Boote des französischen *Scorpene*-Typs, die in Sepanggar in Nordostborneo stationiert sind und möglicherweise auch in der Sulawesi-See unterwegs sind. Eine indonesische U-Boot-Basis in der Nähe könnte für bessere Aufklärung sorgen und Bewegungen von fremden Seefahrzeugen in den Gewässern um Ambalat einschränken oder verhindern. Palu liegt jedoch geographisch auch günstig in Reichweite zu den drei strategisch wichtigen Seewegen zwischen Lombok, Makassar und Sunda, die von großer wirtschaftlicher Bedeutung sind. Eine effiziente Sicherung und Kontrolle dieser Wasserstraßen ist deshalb für Indonesien von strategischem Interesse¹⁴. Der wirtschaftlich wichtigste Seehandelsweg durch die Straße von Malakka wird bereits in Kooperation zwischen Indonesien, Malaysia und Singapur abgesichert.

Anfang 2016 wurde der Bau einer dritten indonesischen U-Boot-Basis beschlossen. Diese wird sich auf der größten Insel des Natuna-Archipels (Pulau Natuna Besar) befinden, am Rande des Südchinesischen Meers. Der Grund für diese Entscheidung sind die zunehmenden Spannungen um Hoheitsansprüche im Südchinesische Meer, die mittlerweile auch in Indonesien als potenzielle Gefahr für die eigene Sicherheit gesehen werden.

INDONESIEN

JAN SENKYR

April 2017www.kas.de/indonesien

Die Natuna-Inseln gehören zur Provinz Kepulauan Riau und umfassen insgesamt mehr als 270 Inseln. Sie liegen nordöstlich von Borneo im Südchinesischen Meer. Die größte Insel Pulau Natuna Besar hat eine Fläche von 1720 km² und eine Bevölkerung von ca. 60.000 Menschen. Die territoriale Zugehörigkeit der Natuna-Inseln zu Indonesien wird offiziell nicht in Frage gestellt. Die damit verbundene ausschließliche Wirtschaftszone (AWZ) von 200 Seemeilen (370 km) überschneidet sich aber zu großen Teilen mit dem von China beanspruchten Hoheitsgebiet innerhalb der sog. „*Nine-Dash-Line*“ im Südchinesischen Meer. Mehrere Zusammenstöße von Schiffen der indonesischen Marine und Küstenwache mit chinesischen Fischerei-Schiffen und Patrouillenbooten in den Gewässern des Archipels haben in letzter Zeit für Spannungen zwischen Jakarta und Peking geführt. Obwohl sich Indonesien im Südchinesischen Meer offiziell nicht als „*Claimant-State*“ betrachtet und eine neutrale Position einnimmt, ist es durch die Infragestellung seiner Rechte in der ausschließlichen Wirtschaftszone um die Natuna-Inseln durch China letztendlich doch am Konflikt beteiligt.

Streit um die AWZ der Natuna-Inseln

Indonesien zieht daraus den Schluss, dass es seine Interessensansprüche in der ausschließlichen Wirtschaftszone um die Natuna-Inseln durch eine stärkere militärischer Präsenz und den Ausbau der zivilen Infrastruktur vor Ort untermauern muss.

Überlegungen zum Bau von militärischen Anlagen auf den Natuna-Inseln als Maßnahme zum Schutz der territorialen Souveränität gab es bereits in der Vergangenheit. Im Jahr 1996 führte Indonesien in den Natuna-Gewässern seine bis dahin größte Militärübung unter Beteiligung von 20.000 Soldaten, 45 Kampffjets und 50 Kriegsschiffen durch, um die indonesischen Souveränitätsansprüche auf dieses Gebiet deutlich zu machen. Peking hatte damals eine Landkarte veröffentlicht, auf der das Seegebiet um die Natuna-Inseln als chinesisches Hoheitsgebiet zu erkennen war¹⁵. In den folgenden Jahren kam es wiederholt zu Zwischenfällen, wo indonesische Patrouillenboote mit chinesischen Schiffen zusammenstießen, die innerhalb der ausschließlichen Wirtschaftszone des Natuna-Archipels Fischerei betrieben. Die chinesischen Fischereiflotten werden seit einiger Zeit von Patrouillenbooten der chinesischen Küstenwache (*China Coast Guard* – CCG) begleitet und beschützt. Im März 2016 verhinderte ein Schiff der chinesischen Küstenwache mit Gewalt das Abschleppen eines illegal operierenden chinesischen Fischtrawlers durch ein indonesisches Patrouillenboot. Indonesien bestellte daraufhin aus Protest den chinesischen Botschafter in Jakarta ein. Zu weiteren ähnlichen Zusammenstößen kam es im Mai und Juni 2016. Beim Zwischenfall am 19. Juni feuerte ein indonesisches Kriegsschiff einen Warnschuss auf eine Gruppe von chinesischen Fischtrawlern, wobei ein chinesisches Besatzungsmitglied verletzt wurde. China protestierte scharf mit der Erklärung, die Fischerboote hätten sich in „historischen chinesischen Fanggründen“ befunden. Das chinesische Außenministerium stellte zudem fest, das „China und Indonesien in diesem Gebiet überlappende Ansprüche auf maritime Rechte und Interessen hätten“¹⁶.

Präsident Jokowi begab sich daraufhin am 23. Juni zu den Natuna-Inseln und hielt auf dem Weg eine Kabinettsitzung an Bord des Kriegsschiffs „*KRI Imam Bonjol*“ ab, um über Fragen der Souveränität und Entwicklung im Natuna-Archipel zu beraten. Anschließend besuchte er mit seinen wichtigsten Ministern die Hauptinsel Pulau Natuna Besar und inspizierte die dortigen Militärstützpunkte.

Am 6. Oktober 2016 führten die indonesischen Streitkräfte eine mehrtägige umfangreiche Militärübung auf den Natuna-Inseln durch, an der neben der Luftwaffe und der Marine auch Spezialeinheiten der Armee zu Land beteiligt waren. Präsident Joko Widodo verfolgte die Manöver vor Ort¹⁷.

Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

INDONESIEN

JAN SENKYR

April 2017

www.kas.de/indonesien

Neben den militärischen Maßnahmen, die eine Erweiterung der vorhandenen Luftwaffen- und Marinestützpunkte und den Bau einer U-Boot-Basis umfassen, setzt die indonesische Regierung auf ein Entwicklungsprogramm, mit dem das Archipel in ein Wirtschafts- und Tourismuszentrum verwandelt werden soll. Das Wirtschaftsprogramm zielt vor allem auf die Erschließung und Förderung der großen Erdöl- und Gasvorkommen sowie auf den Aufbau einer Fischerei-Industrie. Im *East-Natuna*-Gasfeld werden bis zu 46 Trillionen Kubikmeter Gas vermutet, das wäre das größte Gasvorkommen in Asien. Das Gas besteht allerdings bis zu 70 Prozent aus Kohlendioxid (CO₂), was eine Förderung sehr aufwändig macht. Technisch einfacher ist die Erschließung der Ölvorkommen, weshalb die Regierung auf den schnellen Abschluss eines Produktionsabkommens (*Product-Sharing Contract*) zwischen dem eigenen staatlichen Mineralölkonzern Pertamina und dem US-amerikanischen Ölgiganten ExxonMobil sowie Thailands PTTEP drängt¹⁸.

Konflikt mit China unwahrscheinlich

Indonesien macht somit deutlich, dass es seine Souveränitätsansprüche im Natuna-Archipel mit allem Nachdruck verteidigen will. Eine Eskalation der Situation im Südchinesischen Meer oder sogar ein offener Konflikt mit China sind aber unwahrscheinlich. Indonesien ist an guten Beziehungen zu China interessiert, wobei besonders die engen Wirtschaftsbeziehungen und der Zufluss von Investitionen für die Entwicklung des Inselstaats von großer Bedeutung sind. Das chinesische Infrastrukturprojekt der Maritimen Seidenstraße (*Maritime Silk Road* – MSR) könnte zudem Indonesiens Vision der „Globalen Maritimen Achse“ in vielen Bereichen unterstützen und komplementieren.

Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

INDONESIEN

JAN SENKYR

April 2017

www.kas.de/indonesien

1. Liow, Joseph Chinyong/Shektar, Vibhanshu, Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead, in: Brookings, 07.11.2014, S. 1, <https://www.brookings.edu/articles/indonesia-as-a-maritime-power-jokowis-vision-strategies-and-obstacles-ahead/> (10.04.2017).
2. Rist, Manfred, Vision einer maritimen Nation: Indonesien such Investoren, in: NZZ, 27.03.2015, S. 2, <http://www.nzz.ch/wirtschaft/jakartas-vision-einer-maritimen-nation-1.18510928> (10.04.2017).
3. <http://www.indonesia-investments.com/business/risks/infrastructure/item381?> (26.12.2016, Text hat sich geändert).
4. Hasan, Fadhil, Indonesian Economic Outlook 2015, INDEF, <http://www.ina.or.id/images/stories/presentations/nzl-10feb2015.pdf> (10.4.2017)
5. Rist, Manfred, Vision einer maritimen Nation: Indonesien such Investoren, in: NZZ, 27.03.2015, S. 1, <http://www.nzz.ch/wirtschaft/jakartas-vision-einer-maritimen-nation-1.18510928> (10.04.2017).
6. <http://bakamla.go.id/home/english> (10.04.2017).
7. Halida, Tuti Ida, Roles of Early Warning in Sea and Coast Guard Activity in Indonesia: Bakorkamla Integrated Information System, <http://waset.org/publications/16882/roles-of-early-warning-in-sea-and-coast-guard-activity-in-indonesia-bakorkamla-integrated-information-system> (10.04.2017).
8. <http://www.thejakartapost.com/news/2016/12/11/bakamla-to-procure-new-patrol-boats-in-2017.html> (10.04.2017).
9. Liow, Joseph Chinyong/Shektar, Vibhanshu, Indonesia as a Maritime Power: Jokowi's Vision, Strategies, and Obstacles Ahead, Brookings, S. 4, <https://www.brookings.edu/articles/indonesia-as-a-maritime-power-jokowis-vision-strategies-and-obstacles-ahead/> (10.04.2017).
10. <https://www.kemhan.go.id/wp-content/uploads/2016/05/2015-INDONESIA-DEFENCE-WHITE-PAPER-ENGLISH-VERSION.pdf> (26.12.2016).
11. Joko Widodo and Jusuf Kalla: Visi Misi dan Program Aksi, S. 14, http://kpu.go.id/koleksigambar/VISI_MISI_Jokowi-JK.pdf (10.04.2017).
12. Rahmat, Ridzwan: ADAS 2016: PT PAL launches Philippine Navy's second SSV, SIGMA frigate for Indonesia, in: IHS Jane's 360, <http://www.janes.com/article/64199/adas-2016-pt-pal-launches-philippine-navy-s-second-ssv-sigma-frigate-for-indonesia> (10.04.2017).
13. Gady, Franz-Stefan: South Korea Launches 2nd Indonesian Attack Submarine, The Diplomat, 24.11.2016, <http://thediplomat.com/2016/10/south-korea-launches-2nd-indonesian-attack-submarine/> (10.04.2017).
14. Keck, Zachary: Indonesias Submarine Doctrine Explained, in: The Diplomat, 19.07.2013, <http://thediplomat.com/2013/07/indonesias-submarine-doctrine-explained/> (10.04.2017).
15. CNN: Indonesian war Games on Oil-rich Island Sends Message, 22.09.1996, <http://edition.cnn.com/WORLD/9609/22/indonesia/> (10.04.2017).

Konrad-Adenauer-Stiftung e.V.

INDONESIEN

JAN SENKYR

April 2017

www.kas.de/indonesien

16. Panda, Ankit: A Third 2016 Natuna Stand-Off Highlights Growing Indonesia-China Tensions, in: The Diplomat, 21.06.2016, <http://thediplomat.com/2016/06/a-third-2016-natuna-stand-off-highlights-growing-indonesia-china-tensions/> (10.04.2017).

17. The Strait Times, Indonesia conducts major military drill at Natuna Islands with President Joko as observer, 06.10.2016 <http://www.straitstimes.com/asia/se-asia/indonesia-conducts-major-military-drill-at-natuna-islands-with-president-joko-as> (10.04.2017)

18. Sundaryani, Fedina S., Negotiations for E. Natuna Still Lagging, in: The Jakarta Post, 10.12.2016, <http://www.thejakartapost.com/news/2016/12/10/negotiations-for-e-natuna-still-lagging.html> (10.04.2017).