



投资印尼



毕马威中国

Home.kpmg/cn



目录

1. 简介	1
2. 基础设施	3
3. 投资	22
4. 联系我们	39

本刊物节选并翻译自毕马威印尼出版的Investing in Indonesia 2021, Siddharta Widjaja & Rekan, 2021（“英文原文报告”），已获得原作者（及成员所）授权。



1 简介

2020年，印度尼西亚（以下统一简称“印尼”）颁布了具有里程碑意义的第11号法律《综合法》（Omnibus Law），旨在通过吸引海外投资和提高劳动力市场竞争力来保持印尼未来的经济增长。该法案修订了78项原有的跨部门法律法规，建立起更为协调的法律框架，以便为印尼各地创造更多的就业机会。

毕马威印尼围绕《综合法》及其实施条例与影响，出版了《投资印尼2021》报告，为有意进入印尼市场的外国投资者提供投资和营商的一般指引，也为印尼既有的国内外投资者提供一份参考。该报告包含了国家现况与概览、经济环境、基础设施、投资、企业架构与设立、外汇、国内外贸易-东盟、劳工与就业、税收共九部分主要内容。

在此中文刊物中，我们节选了英文原文报告里中国投资者比较关注的基础设施和投资两个章节进行了翻译。虽然印尼因其年轻的劳动力结构和庞大的国内市场对外国投资者极具吸引力，但其落后于其它同类国家的基础设施已成为外商投资的一大障碍。印尼政府认识到基础设施对经济发展的重要性之后，在2014-2019年期间开启了一场规模浩大的基础设施建设。本刊物将介绍2014-2021年印尼基础设施行业的主要发展。在投资方面，印尼政府欢迎并倡导外国投资企业与本土企业开展合作，为当地带来资本、技术和管理技能的提升，协助其经济长期可持续发展。但如其它国家一样，印尼也设置了对外国投资的某些限制。本刊物也将涵盖《综合法》中鼓励和限制外国投资的相关内容。

若您希望了解其它详细内容，请参阅完整版的英文原文报告*。

* *Investing in Indonesia 2021*, Siddharta Widjaja & Rekan,
<https://assets.kpmg/content/dam/kpmg/id/pdf/2022/01/investing-in-indonesia-2021.pdf>



2 基础设施

历史概述

在2014-2019年间，印尼政府加强了基础设施建设，并将其作为经济发展规划的核心内容，以实现国内生产总值（GDP）每年增加5-7%的远大目标。

尽管在过去10年中取得了相当大的进展，但印尼基本的基础设施与其它同类国家相比仍十分落后，且投资不足的现象仍然存在，这不仅阻碍该国的经济发展，而且也阻碍了消除贫困工作的进展。从20世纪90年代末开始，近20年投资基础设施不足的后果已陆续浮现，包括日益拥堵的道路、机场超负荷运行、铁路连接薄弱、落后的港口、高昂的岛际货运成本、停电以及卫生清洁和医疗保健设施匮乏。人口压力以及急需吸引外资来推动经济增长这两大因素，使发展基础设施成为印尼最迫切需要解决的问题。如果在这方面不能取得进展，则将成为维持长期经济增长与众多行业发展的一个主要障碍。外国以及印尼本土的公司始终认为，印尼在基础设施方面的低排名限制了其业务、投资及实现增长的能力。

印尼政府意识到发展基础设施的重要性，推出了一系列新的基础设施政策与倡议，同时加速实施国家中期发展计划（RPJMN）、国家战略项目（PSN）和优先基础设施项目（PIP）等等。

2014-2019年印尼基础设施发展重点


物流基础设施

- 建设港口与轮渡码头，加强海运连接
- 发展或扩大机场以加强空运连接
- 通过发展公路基础设施提高道路运输效率
- 改善铁路基础设施，包括加强城市中心的市区交通网络

能源基础设施

- 制定35千兆瓦（GW）电力发展规划，提高电气化的覆盖率
- 优化国内炼油厂，确保燃料生产效率
- 改善灌溉系统，以实现粮食主权

在世界经济论坛（World Economic Forum）发布的《2019年全球竞争力报告》中，印尼的基础设施在141个国家中排名第72位，比2018年的第71位下降1位。

基础设施	排名（东盟国家）					
	 新加坡	 马来西亚	 泰国	 印尼	 菲律宾	 越南
公路	第1位	第19位	第55位	第60位	第88位	第103位
铁路	第5位	第13位	第75位	第19位	第88位	第54位
港口	第1位	第19位	第73位	第61位	第88位	第83位
机场	第1位	第25位	第48位	第56位	第96位	第103位
电力	第2位	第38位	第31位	第54位	第53位	第62位

数据来源：《2019年全球竞争力报告》

根据世界银行最近的一项研究，印尼的物流绩效指数（Logistics Performance Index, LPI）已经从2010年的2.76（排名第75位）攀升至2018年的3.15（排名第46位）。

物流绩效指数排名									
国家	年份	物流 绩效 指数 排名	物流 绩效 指数 分数	海关	基础 设施	国际运输	物流能力	货物 追踪	及时性
 德国	2018	1	4.20	4.09	4.37	3.86	4.31	4.24	4.39
 瑞典	2018	2	4.05	4.05	4.24	3.92	3.98	3.88	4.28
 比利时	2018	3	4.04	3.66	3.98	3.99	4.13	4.05	4.41
 奥地利	2018	4	4.03	3.71	4.18	3.88	4.08	4.09	4.25
 日本	2018	5	4.03	3.99	4.25	3.59	4.09	4.05	4.25
 荷兰	2018	6	4.02	3.92	4.21	3.68	4.09	4.02	4.25
 新加坡	2018	7	4.00	3.89	4.06	3.58	4.10	4.08	4.32
 丹麦	2018	8	3.99	3.92	3.96	3.53	4.01	4.18	4.41
 英国	2018	9	3.99	3.77	4.03	3.67	4.05	4.11	4.33
 芬兰	2018	10	3.97	3.82	4.00	3.56	3.89	4.32	4.28
 印尼	2018	46	3.15	2.67	2.89	3.23	3.10	3.30	3.67



印尼的港口是东南亚效率最低的港口之一，交货时间为三天，而大多数其它东盟国家仅需一天。因此，印尼的物流成本明显高于该地区的多数其它国家。





印尼发展基础设施的进展（2015-2019）	
公路网	<ul style="list-style-type: none"> · 3,387公里新建公路 · 92%运作状况良好
收费公路	<ul style="list-style-type: none"> · 947公里新建公路
铁路网	<ul style="list-style-type: none"> · 1,147公里新建铁路 · 1条新的都市轨道交通系统
航空运输	<ul style="list-style-type: none"> · 14座新机场
海运与陆运	<ul style="list-style-type: none"> · 新开辟18条海运航线 · 在38个城市建立新的快速公交系统（Bus Rapid Transit, BRT）专用道
水资源	<ul style="list-style-type: none"> · 新建16座水坝 · 新增每秒30立方米生水供应
电力	<ul style="list-style-type: none"> · 98.86%的电气化率 · 66.13千兆瓦装机容量 · 12.24%为可再生能源 · 人均用电量为1,077度
电信	<ul style="list-style-type: none"> · 90.8%的4G覆盖率 · 64.8%的互联网用户普及率

2020-2024年印尼基础设施发展议程

过去5年内基础设施的强劲发展为印尼政府制定2020-2024年基础设施发展的宏伟目标奠定了基础。

2019年印尼总统与议会选举的结果是对佐科总统继续发展基础设施的承诺的再次肯定，主要重点是支持连接现有“骨干”基础设施与地方及区域经济区内的基础设施，包括经济特区（Special Economic Zones, SEZ）与旅游目的地。印尼国家发展规划局（Indonesian National Development Agency, BAPPENAS）与各部及地方政府共同制定了一个规划框架，确定发展区域经济走廊（苏门答腊、爪哇-巴厘岛、努沙登加拉、加里曼丹、苏拉威西、马鲁古和巴布亚）的总体政策及战略。2019年7月18日发布并在2020年1月更新的印尼规划框架〔根据总统条例（PR）第18/2020号〕中制定了一个由三大关键支柱（基本基础设施、经济基础设施及城市/都市基础设施）组成的发展框架，并新增了能源与数字基础设施。

印尼规划框架目标（2020 –2024）	
基本基础设施	<ul style="list-style-type: none">· 可靠与安全的住宅覆盖率达到70%· 为100%的家庭提供供应基本干净的饮用水的住宅（包括安全饮用水15%）· 自来水供水普及率达到2,445万户家庭· 90%的家庭可享有适当的卫生设施（废水处理系统）（包括确保覆盖率20%）· 新的灌溉网络覆盖达到50万公顷· 额外提供50立方米/秒的生活与工业生水· 新建63座多功能水坝· 将生产水稻的单位水分生产力（water productivity）提高至3立方米/千克· 提高20个高灾害风险省份的抗灾能力
经济基础设施	<ul style="list-style-type: none">· 扩建雅加达–三宝垄（Semarang）和雅加达–万隆高铁系统，以及望加锡（Makassar）–巴里巴里（Parepare）货运铁路· 整合营运七个枢纽港口，包括勿拉湾/瓜拉丹戎（Belawan/Kuala Tanjung）、坤甸/吉晶（Pontianak/Kijing）、丹戎不碌/巴丁班（Tanjung Priok/Patimban）、丹戎佩拉克（Tanjung Perak）、望加锡、比通（Bitung）及索龙（Sorong）· 建设2,500公里长的新收费公路· 建设3,000公里长的新国道· 实现97%的国道可靠性· 新建43座天桥· 缩短主要公路的行驶时间（1.9小时/100公里）· 通过规划定期航线，将国内航运线路的效率提高到27%
城市/都市基础设施	<ul style="list-style-type: none">· 在六大都市（雅加达、泗水、棉兰、万隆、望加锡及三宝垄）开发新的大型城市交通· 居民家庭享有良好的废弃物管理设施和服务，实现80%的处理目标与减量20%的目标
能源与电力开发	<ul style="list-style-type: none">· 将全国人均用电量提高到1,500度· 实现100%的电气化率· 城市天然气网络覆盖400万户家庭· 开发六座炼油厂（两座新建炼油厂与四个炼油开发总体规划下的炼油厂）
数字转型	<ul style="list-style-type: none">· 每个分区的光纤网络覆盖率为60%· 95%的村庄可使用光纤网络· 80%的人口可享用数字网络· 三家新的独角兽初创公司

新的国家战略项目

2020年5月，印尼政府共批准了245个国家战略项目提案中的89个项目，总价值1,422兆印尼盾。这些新项目是对现有223项国家战略项目的补充，预计从2020年到2024年每年将雇用约400万人。

这89个新项目包括15个道路与桥梁项目、13个水坝与灌溉系统项目，13个边境基础设施项目与12个能源项目。其余项目包括6个铁路项目、6个干净用水项目、5个机场、5个海港、5个工业区、3个技术项目、3个冶炼厂、1个海堤、1个废弃物处理项目以及加里曼丹省中部的一个土地采购项目。

其中25个项目位于爪哇，总价值462兆印尼盾，其余分布在其它地区，包括苏门答腊总价值117兆印尼盾的7个项目、加里曼丹总价值144兆印尼盾的17个项目、苏拉威西总价值208兆印尼盾的8个项目、巴厘岛与努沙登加拉岛总价值28兆印尼盾的12个项目，以及马鲁古岛至巴布亚岛的价值11兆印尼盾的项目。还有11个全国性项目，总价值为351兆印尼盾。

印尼基础设施（如无特别说明，数据均截至2018年）	
公路网	共542,310公里，其中60.84%为铺砌路面
收费公路	<ul style="list-style-type: none">· 1,521公里（已营运）· 1,584公里（建设中/土地征收中）· 492公里（招标准备/招标中）- 截至2019年
铁路网	<ul style="list-style-type: none">· 6,222公里 - 截至2019年
航空	349座机场，其中31座为国际机场，且7座机场的跑道超过3公里
海运与陆运	<ul style="list-style-type: none">· 496个港口，其中110个港口由印尼四家国有港口管理公司（Pelindo I-IV）管理，386个非港口由交通部海事局（Directorate of Sea Transportation and Ministry of Transportation）管理· 全国范围内的总装/卸货量：11.8亿吨
干净用水（截至2019年）	<ul style="list-style-type: none">· 391家区域供水公司（PDAM）· 57家非区域供水公司（非PDAM），其中30家为有限责任公司· 全国平均水费为4,875印尼盾/立方米
电力	<ul style="list-style-type: none">· 98.93%的电气化率（2020年4月）· 69.6千兆瓦装机容量（2019年12月）· 53,278公里电路传输线· 953,460公里电路配电线



公路与收费公路

基本公路基础设施是其它大多数初级与二级基础设施的发展平台。

截至2018年，印尼的公路网覆盖542,310公里，其中329,926公里（60.84%）为铺砌路面或柏油路面，1,521公里为营运的收费公路。2017-2018年，印尼的公路网中又增加了2,957公里新建公路与276,65公里的收费公路。2020年，有15个收费路段完成通车，横跨297公里。

虽然印尼的通行车辆数经历了快速增长，但在收费公路与其它道路基础设施方面几乎没有进行重大投资。过去十年，印尼经济的崛起使道路上的车辆数目激增，两轮车的年均复合增长率（CAGR）为8.57%，四轮车则为6.27%，而铺砌路面公路的年增长率仅为1.98%。截至2018年，印尼共有1.469亿辆机动车，在东盟诸国中位居首位。

在爪哇、苏门答腊和巴厘岛的岛屿及主要人口中心，居住着印尼80%以上的人口，其公路网络最为发达。而加里曼丹岛上与采矿和种植相关的交通基础设施（公路与铁路）比苏门答腊岛更为发达。

尽管道路基础设施建设在政府支出计划中被列为高度优先事项，但印尼的道路建设速度仍然较为缓慢，主要是因为面临土地征收方面的挑战。

收费公路的交通流量正在增加。印尼共有736公里的收费公路由PT Jasa Marga（Persero）运营，另有785公里通过收费公路监管机关（BPJT）授予/监管的收费公路特许协议交由私人经营。雅加达目前被列为世界上第十大最拥挤的城市，每天有8,800万人次进出，其中83%驾驶个人车辆。雅加达中央商务区（CBD）与大雅加达地区的长期交通拥堵问题目前正通过2018年8月实施的车牌“单双号”通行措施得到缓解。车牌“单双号”措施是根据大雅加达运输规划（RITJ）计划于2020年底实施的电子道路收费（ERP）系统的前奏。然而，由于新冠疫情的原因，此计划暂时被搁置。

最近开发的区域连接道路包括爪哇岛北部的东西向公路，与苏门答腊及加里曼丹已经开通连接主要城市的收费公路，如加里曼丹的巴厘巴板（Balikpapan）与三马林达（Samarinda）以及北苏门答腊的棉兰与民礼（Binjai）。在加里曼丹，投资集中在沿海主要港口周围与采矿相关的运输基础设施（公路和铁路），这些港口是加里曼丹内陆开采与生产商品的主要物流中心。2020年9月，公共工程暨公共住宅部长（Minister of Public Works and Public Housing, PUPR）宣布三个优先收费公路建设项目，即日惹（Yogyakarta）-梭罗（Solo）收费公路、北干巴鲁（Pekanbaru）-巴东（Padang）收费公路及巴邻旁（Palembang）-勿洞（Betung）-占碑（Jambi）收费公路。

铁路网

印尼的铁路系统全长约6,222公里。爪哇岛的大部分铁路网由国有的PT Kereta Api Indonesia（Persero）公司运营。在爪哇岛以外，只在北苏门答腊、中苏门答腊及南苏门答腊的主要商品集中地区有国有铁路线路。在加里曼丹岛则有一些私人拥有与经营的铁路路线，专门用于煤炭运输。

截至2019年，苏门答腊与爪哇每年估计有4.53亿人与476.24亿吨货物（其中一半

以上是煤炭）使用铁路运输。印尼政府已认识到铁路运输对维持该国经济发展具有重要作用，因此将包括提高铁路轨道质量、扩大印尼各地铁路网络等计划纳入国家规划中。

雅加达-万隆的高速铁路项目目前正在建设中，目标是在2023年之前投入运营。在2020-2024年国家中期发展规划中还有几个城际铁路项目，被归为优先项目，其中包括苏加诺-哈达国际机场铁路、望加锡-巴厘巴里铁路及东加里曼丹铁路。

另外在城市轨道交通方面，雅加达为了缓解交通拥堵，于2013年10月开始建设首座大众快速轨道运输（MRT）系统，全长约110.3公里，由数个建设阶段组成，跨越南北与东西走向走廊，至少耗资17亿美元，预计于2027年全线竣工。除了大众快速轨道运输系统外，目前正在进行的其它城市轨道项目还包括雅加达轻轨运输（LRT）和大雅加达轻轨（LRT Jabodetabek），前者已于2019年底正式开始运营，后者计划将雅加达市中心与大雅加达的其它城市连接起来，截至2021年9月，建设进度已达87.54%，目标为2023年6月竣工投入运营。

航空

鉴于印尼的地理环境及其陆上与海上运输的落后状况，航空已成为岛屿之间和城市之间的一种重要交通运输方式。

根据苏加诺-哈达国际机场的报告，2019年旅客流量为5,420万人次，比2018年的6,560万人次有所下降，主要原因是机票价格相对较贵，另外也是因为其它大量的交通基础设施兴建完成，如跨爪哇收费公路与跨苏门答腊收费公路。

在整个印尼，共有349座机场，其中7座机场的跑道超过3公里。这些机场多数由国有企业Angkasa Pura I（AP I）与Angkasa Pura II（AP II）管理及运营，其余机场则由航空管理局负责管理和运营。2019年印尼主要的国内与国际航空年度统计数据包括：1.94亿位旅客；1.6吨货物与200万架次飞机起降。

作为持续发展机场基础设施以满足日益增长的航空运输需求的一部分，印尼政府已经制定了兴建新机场与扩大现有机场容量的计划。在国家战略项目中，共规划了四个机场建设项目。戈达查帝（Kertajati）机场已于2019年7月竣工、卡拉旺（Karawang）机场、新日惹国际机场/帕罗果（Kulon Prugo）、帕努班（Panumban）机场。此外，还有三个机场维修翻新项目，分别为苏丹巴布拉（S. Babullah）机场、吉利里乌（Tjilik Riwut）机场和沙姆斯丁努尔（Syamsuddin Noor）机场。

拉布罕巴霍（Labuhan Bajo）机场、山口洋（Singkawang）机场及杭纳丁（Hang Nadim）机场也计划通过公私合营模式（PPP）来扩大机场容量。

海运

作为一个由17,000多个岛屿组成，面积超过200万平方公里，且横跨印度洋与太平洋之间主要贸易路线的群岛国家，航空与海上运输对印尼及其经济发展至关重要。在苏门答腊岛、爪哇岛、马都拉（Madura）岛、加里曼丹岛、苏拉威西岛及伊里安查亚岛这些较大的岛屿中，有21,579公里的通航水道，而这些岛屿占印尼陆地面积的90%以上。





根据中央统计局发布的2018年海上运输统计（Sea Transportation Statistics）数据，印尼有496座港口，其中110座商业港口由Pelindo I至IV负责，386座非商业港口由海事局（Directorate of Sea Transportation）与交通部管理。印尼40%以上的集装箱港口吞吐量由Pelindo II的764万个标准箱（TEU）来处理，包括印尼最大的港口—雅加达的丹戎不碌港。Pelindo III拥有534万个标准箱，负责管理印尼第二大港口，泗水的丹戎佩拉克港。Pelindo I拥有129万个标准箱，管理该国第三大港口，北苏门答腊的勿拉湾。Pelindo IV拥有203万个标准箱，管理第四大港口，南苏拉威西的望加锡。

航运与装卸是在位于21个省的25个战略港口进行。这些战略港口包括司马威（Lhokseumawe）、勿拉湾、印巴巴东（Teluk Bayur）、杜迈（Dumai）、北干巴鲁、巴邻旁、潘姜（Panjang）、丹戎檳能（Tanjung Pinang）、巴丹、丹戎不碌、丹戎艾马斯（Tanjung Emas）、丹戎佩拉克、班腾、贝诺瓦（Benoa）、特瑙（Tenau）、坤甸、马辰（Banjarmasin）、巴里巴板、沙马林达（Sarinda）、比通、望加锡、安汶（Ambon）、索龙、查亚普拉（Jayapura）及比亚克（Biak）。在这25个港口中，有4个被列为“优级”港口，即勿拉湾（棉兰）、丹戎不碌（雅加达）、丹戎佩拉克（泗水）与望加锡港口。14个港口被列为“一级”港口，包括丹戎艾马斯（三宝壟）及马辰港。优级与一级港口被定义为适合国际航运的深水港。人们普遍认为与其需求相比，印尼仍缺乏足够数量的深水港。

根据联合国贸易与发展会议（United Nations Conference on Trade and Development, UNCTAD）发布的《世界海运发展评述报告》（Review of Maritime Transport），截至2019年，在印尼水域运营的海运船队总规模为2,145艘，其中包括2,063艘本国船只与82艘外国船只。一半以上的本国船队以小型船只为主，规格低于500载重吨位与5,000总吨位。2019年，通过印尼港口的船只总吨位为22,294,926载重吨位，其中93%是印尼本国船只。

目前印尼海上收费公路计划（Indonesian Sea Toll Program）的愿景是开发五个枢纽港口—雅加达、泗水、望加锡（已作为国际港口运营）、瓜拉丹戎港及比通港。海上收费公路计划预计将使印尼较发达的西部地区与东部岛屿之间的商品价格差距降低30%。瓜拉丹戎国际港与比通港的扩建均被列入国家优先项目名单中。

印尼与日本两国政府目前正在开发西爪哇的巴丁班（Patimban）港，预计开发成本为30亿美元，其第一个开发阶段已于2020年12月开放部分运营。该港口预计将成为印尼的主要出口港，减轻丹戎不碌港的负担以及缓解雅加达货物运输的交通堵塞。在第一个开发阶段，巴丁班港计划为375万个标准箱提供服务，并可容纳60万辆进口车辆。在第二阶段，巴丁班港的容量将增加到550万个标准箱，预计在第三阶段将达到750万个标准箱的最终容量。



干净用水

2011年，印尼只有64%的家庭能够直接获得干净用水。虽然这一比例在2015年有所提高，达到了73.7%，并在2018年达到75%，但印尼在实现100%干净用水供应的目标方面仍然面临重大挑战。

区域供水公司的主要功能是向其所在地区提供与分配干净用水。区域供水公司根据当地或区域政府的规定运作，每个区域或地区通常有自己专门的区域供水公司。

截至2019年，印尼的391个区域供水公司的总资产为32.2兆印尼盾，其装置容量为205,930升/秒，可有效地为其服务区域内约1.57亿人中的5,520万人提供153,881升/秒的供水。全国平均水生产成本估计为4,875印尼盾/立方米，全国平均水销售价格估计为5,174印尼盾/立方米。

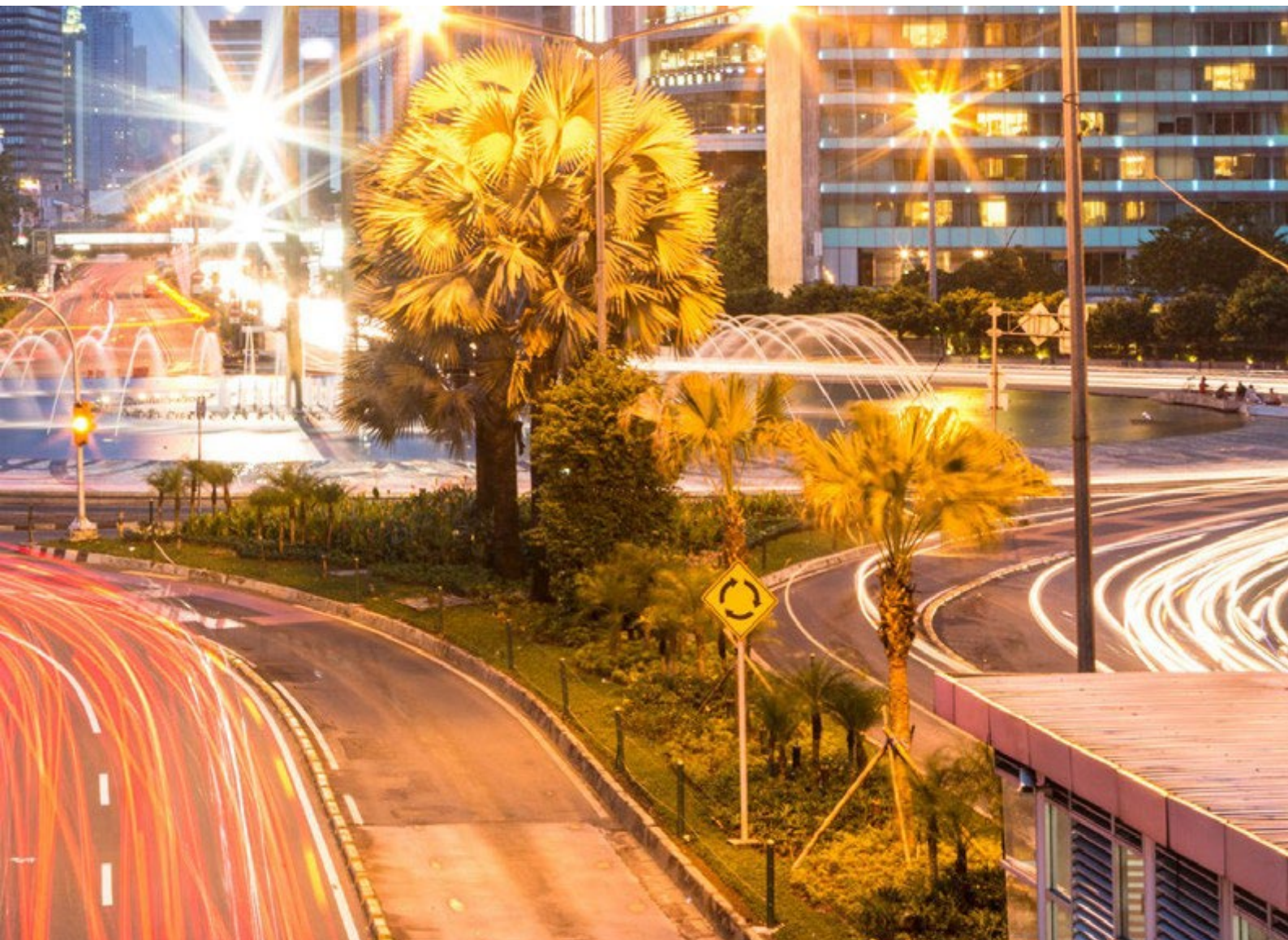
2015年初，印尼宪法法院撤销关于水资源利用的法律第7/2004号，在制定新的替代法律的过渡期内暂时恢复以前

有关水资源开发的法律第11/1974号。由于法律第11/1974号限制了私营部门的直接利用水资源，这项决定对私营部门参与印尼的水务行业产生了重大负面影响。2015年底，印尼发布新的为商业目的而开发水资源（Exploitation of Water Resources for Business Purposes）的政府条例第121/2015号。

2019年9月，众议院通过了新的《水法》，即法律第17/2019号。《水法》于2019年10月16日生效，并规定：

- 政府管理与控制所有的水资源；
- 水资源的利用应优先考虑公众干净饮用水需求，私有企业对水资源的商业利用被置于较低的优先地位。企业需要取得用水许可证方可利用国有水，这需要支付水资源保护费。

尽管面临这些挑战，政府已经成功地在楠榜（Lampung）、西三宝壟、杜迈及温布兰（Umbulan）开展四个公私合营的水务项目。这些项目目前正处于建设阶段。截至2020年7月，温布兰水利项目的建设已达98%。



《创造就业机会综合法》（法律2020年第11号）进一步修订了《水法》中的部分条款。

电力

印尼政府深刻认识到电力是支持经济发展的最重要的因素之一。2016年，印尼政府通过国有电力公司启动了一个35千兆瓦的电力计划，以吸引私营部门投资电力行业从而满足日益增长的电力需求，并在2020年之前实现印尼全国99.9%的电气化率。据报导，截至2020年4月，印尼的电气化率为98.93%，高于菲律宾（94.86%）与越南（98%），但低于马来西亚（100%）与泰国（100%）。

2019年，印尼的发电厂装机容量增加了近15千兆瓦，从五年前的54.7千兆瓦增至69.6千兆瓦。这一增长来自新的可再生能源发电厂的支持，其发电装机容量约为10.3千兆瓦，占总额的14.8%。目前，国有电力公司的发电装机容量为42.35千兆瓦（60.9%），其次是独立电力生产商，为

18.12千兆瓦（26%）。经营许可证持有者排名第三，装机容量为5.46千兆瓦（7.8%），私营电力公司则为3.58千兆瓦（5.1%）排第四，最后是政府单位，其发电容量为0.05千兆瓦（0.1%）。

为了促进电力基础设施建设，政府设定在未来五年内增加27.28千兆瓦装机容量的目标，其中燃煤电厂为18.28千兆瓦（67%），新能源电厂为9.05千兆瓦（33%）。这代表印尼在2024年的电力总装机容量将达到96.98千兆瓦。

按照政府条例第37/2020号与第36/2020号，国有电力公司预计将获得9.6兆印尼盾（5兆印尼盾来自2020年国家预算，4.6兆印尼盾来自能源与矿产资源的预算），约为6.95亿美元，用于开发印尼的电力基础设施，从而提高国家的电气化率。

除了太阳能与地热发电站，印尼在其它类型的可再生能源方面也具有巨大潜力，如生物质能、水力、风力及潮汐能。能源与矿产资源部已经提出一项战略Rencana Umum Energi Nasional (RUEN)，通过为每项技术制定发展方案，以实现

在2025年前可再生能源占比达到23%的目标。截至2019年底，印尼的可再生能源总装机容量为10.17千兆瓦。水力发电仍然占主导地位，为5.4千兆瓦，其次是地热发电2.13千兆瓦，生物质发电1.9千兆瓦，小型/微型水力发电464.7兆瓦，风力发电148.5兆瓦，太阳能光伏发电152.4兆瓦，垃圾发电15.7兆瓦。

在2017年至2020年期间签署的83个可再生能源购电协议（PPA）中，24个已经开始商业运营，28个购电协议涉及项目目前正在兴建中，24个购电协议仍在寻求融资到位，8个提议购电协议则已被终止。装机容量为15兆瓦的太阳能独立发电厂项目PLTS Likupang，是目前印尼最大的太阳能发电厂。该项目在2017年签署购电协议时获得10美元/度的保证价格，并在2019年9月开始运营。

为了加快可再生能源的发展以满足国有电力公司2025年的内部目标，能源与矿产资源部发布了几项能源销售价格条例。可再生能源受能源与矿产资源部条例第12/2017号《有关利用可再生能源供应电力》的监管。该条例历经数次修订，最近一次更新为能源与矿产资源部条例第4/2020号。根据能源与矿产资源部条例第12/2017号，国有电力公司有义务购买独立发电厂的可再生能源电力。该条例也规定购买可再生能源电力的不同基础、制度及价格上限。若当地的基本生产价格（Biaya Pokok Penyediaan Pembangunan, BPP）高于全国的平均基本生产价格，则电力采购价格的最高限额为当地基本生产价格的85%。之后的能源与矿产资源部条例第50/2017号对此进行修正，根据该条例，若当地的基本生产价格高于全国平均基本生产价格，那么地热、水力及一般垃圾发电的电力购买价格上限为100%，而其它可再生能源电力的购买价格上限为85%。若当地的基本生产价格等于或低于全国平均基本生产价格，则新能源电力购买价格将由项目业主与国有电力公司之间的协议来决定（企业对企业协议）。购买任何可再生能源电力的价格均须得到能源与矿产资源部的批准。能源与矿产资源部条例第50/2017号还引入海洋能（波浪能和潮汐能）作为一种新型的可再生能源。

修订能源与矿产资源部条例第50/2017号的第53/2018号，引入了液态生物燃料（liquid biofuels）作为国有电力公司可购买的新型可再生能源。根据该条例，只有当液体生物燃料独立发电厂在购电协议期间拥有足以维持生产的生物质能供应，国有电力公司才可从此发电厂购买液态生物燃料电力。购买应通过直接选择机制来进行，价格则根据双方的协议来确定。

能源与矿产资源部条例第50/2017号经能源与矿产资源部条例第4/2020号再次修正，该条例于2020年2月发布，引入通过国有电力公司直接指定购买电力的新选择。此类购买可在下列情况进行：（1）电力供应遇紧急情况；（2）购买过剩的电力；（3）为了提高现有电厂的发电容量，前提是不得改变发电的地点；或（4）若只有一个可购电的电力供应商，则可直接购买其电力。

能源与矿产资源部第4/2020号撤销对可再生能源电厂要求的建设、拥有、运营及转让（BOOT）方案的既有规定。任何已经与国有电力公司签署购电协议的独立电力生产商均可调整合作方案，成为一个建设、拥有及运营（BOO）项目，但须遵守现行与土地和私法相关的规定。

能源与矿产资源部条例第4/2020号允许能源与矿产资源部分派国有电力公司从地区政府指定的独立发电厂的垃圾发电项目中购买电力。这类能源与矿产资源部对国有电力公司的分配行为，可视为一种直接指定向独立电厂购买电力，并由能源与矿产资源部批准拟定的电价。

能源来源	应用条例	备注
燃煤、坑口电厂	能源与矿产资源部第43/2018号	参考价格
燃煤、非坑口电厂	能源与矿产资源部第10/2020号	参考价格
天然气	能源与矿产资源部第45/2017号	开采处理：直接选择/一般拍卖
水力	能源与矿产资源部第4/2020号	直接选择/直接指定（在某些情况下）
地热	能源与矿产资源部第4/2020号	根据法律规定进行的一般拍卖
太阳能光伏	能源与矿产资源部第4/2020号	基于容量配额的直接选择
风力	能源与矿产资源部第4/2020号	基于容量配额的直接选择
生物质能	能源与矿产资源部第4/2020号	直接选择
沼气	能源与矿产资源部第4/2020号	直接选择
一般废弃物（WtE）	能源与矿产资源部第4/2020号	国有电力公司从地区政府指定的独立电力生产商中直接购买
海洋能源	能源与矿产资源部第4/2020号	直接选择
液态生物燃料	能源与矿产资源部第53/2018号	直接选择

印尼政府认识到电力在基本基础设施中的重要性，为了加速电力行业的发展，于 2016 年初发布了有关加快电力基础设施发展的总统条例第4/2016号，以支持加快实施35千兆瓦电力计划。这一条例是在同一主题的总统条例第14/2017号上进行了修订。

通过公私合营模式加速发展基础设施

2015年，政府颁布有关政府与商业实体在基础设施采购方面合作的总统条例第38/2015号，为通过公私合营模式开发基础设施提供了法律基础。该条例提出了可作为公私合营来采购的基础设施类型与可用性付费（也被称为绩效导向的年金计划，PBAS）。

新的公私合营模式条例纳入一些关键的变化，尤其是扩大了可作为公私合营来采购的基础设施类型，纳入了社会性基础设施，并引入可用性付费与其它各种改进措施。引入可用性付费是印尼在以风险分摊为基础的基础设施开发方面向前迈出的重要一步，以更符合国际标准。

在“2019年印尼基础设施项目计划-公私合营项目”（Public-Private Partnership Book 2019-Infrastructure Projects Plan in Indonesia）中，印尼国家发展规划署公布有关基础设施公私合营项目计划的最新信息。

以下项目目前正处于为招标程序做准备最后商业论证阶段：

- 廖内（Riau）非收费公路保护区
- 贝卡西机动车辆检测认证（BPLJSKB）检验场
- 爪哇与苏门答腊的机动车辆称重实施装置（UPPKB）
- 棉兰城市运输系统（轻轨运输）
- 巴务巴港贝卡西机动车辆检测认证检验场（Baubau Port BPLJSKB）
- 雷克南卡（Legok Nangka）地区废物处理场
- 萨姆拉图兰吉（Sam Ratulangi）大学教学医院
- 皮尔恩加迪（Pirngadi）医院
- 北干巴鲁供水厂
- 印度尼西亚国家癌症中心达马依斯（Dharmais）医院
- 苏拉加达（Surakarta）街道照明系统
- 日惹-巴温（Bawen）收费公路
- 三宝垄轻轨运输
- 亚齐市（Aceh）扎伊诺尔阿比丁（Zainoel Abidin）医院
- 萨勒姆巴（Salemba）监狱搬迁
- 努萨安邦岛（Nusakambangan）监狱
- 建立万隆技术学院井里汶校区（Institut Teknologi Bandung's Cirebon Campus）
- 西普塔特（Ciputat）市场
- 宾图尼（Bintuni）工业区

印尼国家发展规划署还列出9个招标项目，14个正在建设的公私合营基础设施项目与4个已运营的公私合营项目。

招标项目包括：

- 庞越（Probolinggo）-外南梦（Banyuwangi）收费公路
- 望加锡-巴厘巴里（Makassar-Parepare）铁路
- 多功能卫星
- 三宝垄-淡目（Demak）收费公路
- 南苏门答腊省非收费公路保护区
- 科莫多机场，纳闽巴霍（Labuan Bajo）

- 哥隆塔洛（Gorontalo）医院
- 西多约（Sidoarjo）综合医院
- 贾提鲁胡尔（Jatiluhur）区域供水厂一期（议标项目）

4个已运营的公私合营项目为：巴塘（Batang）-三宝垄收费公路；潘达安（Pandaan）-玛琅（Malang）收费公路；帕拉帕环光纤网络西区计划（Palapa Ring West Package）与帕拉帕环光纤网络中区计划（Palapa Ring Central Package）。

正在建设中的14个公私合营项目为：

- 帕拉帕环光纤网络东区计划（Palapa Ring East Package）
- 巴厘巴板-萨马林达（Balikpapan-Samarinda）收费公路
- 马纳多-比通（Manado-Bitung）收费公路
- 雅加达-奇坎佩克（Jakarta-Cikampek）高架II收费公路
- 克瑞安-莱贡迪-本德-曼亚（Krian-Legundi-Bunder Manyar）收费公路
- 席朋-巴拉拉加（Serpong-Balaraja）收费公路
- 雅加达-奇坎佩克南区二期（Cikampek II South）收费公路
- 西兰-帕宁邦（Serang-Panimbang）收费公路
- 西莱尼-苏美当-达沃恩（Cileunyi-Sumedang-Dawuan）收费公路
- 中爪哇电厂（2×1000兆瓦）
- 温布兰（Umbulan）供水厂
- 班达楠榜（Bandar Lampung）供水厂
- 西三宝垄（West Semarang）供水厂
- 南波（Nambo）区域废物处理场

土地征收依旧是推动进程的主要挑战

从历史上看，印尼由于缺乏为公共用途征收土地和向地主提供土地补偿的明确条例，造成基础设施项目开发建设出现重大延误。在印尼，非正式的土地所有权由来已久，在土地征收过程中会出现各种个人对土地权利提出要求的现象。这意味着需要有一个可协调政府各机关的行政程序来解决土地所有权问题。

另一个经常遇到的问题是土地所有者会尽可能长期持有其土地，以便在项目推行过程中由于土地升值而获益，这导致土地成本大幅上升，尤其是在爪哇与雅加达，这两地的地产价格已经出现明显涨幅。

印尼政府认识到土地征收问题在实施基础设施开发项目时所带来的障碍，因此颁布了号有关开发基础设施土地征收的总统条例第36/2005，提出了实施公共基础设施项目时的土地征收规则与程序。然而，由于该规则具有一定模糊性，其执行成效并不显著。

政府随后颁布了有关为公共利益而采购土地的法律第2/2012号，以改善与厘清土地征收框架。然而，为了使该法律确切可行，需要制定支持该法律的实施条例。2012年8月发布了有关为公共利益而采购土地的管理条例（总统条例第71/2012号），随后在2012年11月发布了国家土地机关（BPN）条例第5/2012号，制定了技术实施指导方针与规则。

自2012年以来，为改善法律架构，总统条例第71/2012号历经多次修订，并通过颁布总统条例第30/2015号与总统条例第148/2015号以达到加速基础设施项目建设的目的。通过这两项总统条例，政府扩大了私营各部门参与和加快土地征收过程的机会。为了公共利益，私营各部门有机会为与土地所有者以买卖、交换或商议的方式进行土地收购。

为了支持征收土地的资金，政府依据总统条例第66/2020号规定，扩大国家资产管理机关（LMAN）为执行以公共利益为目的的国家战略项目提供基础设施土地征收资金的权限。总统条例第66/2020号规定两种为公共利益项目而征收土地的筹资机制：由印尼财政部实施的筹资机制是直接向有资格的各方支付赔偿金；以及向已支出赔偿金的商业实体支付该款项。

另一项与土地征收资金有关的条例是印尼财政部条例第21/PMK.06/2017号，该条例后来经印尼财政部条例第100/PMK.06/2019号进行修订，即有关国家战略项目土地征收资金程序与国家资产管理机关土地征收所得资产管理程序，该条例允许国家提供资金用于国家战略项目的土地征收。

2020年11月颁布的《综合法》进一步推动中央政府与地区政府为中央/地区政府、国有企业（BUMN）/地方政府企业（BUMD）为国家战略项目提供土地与营业许可担负起责任。

土地相关规定的统筹与放宽

《综合法》涉及几项与土地相关的条款，包括：

- 符合资格的外国个人或在印尼设有办事处的境外公司，允许在具有使用权（Hak Pakai, HP）的土地上拥有分层产权或有权在土地上建造建筑物（Hak Guna Bangunan, HGB）。
- 中央政府需要建立一个土地银行委员会（Badan Bank Tanah），负责规划、征收、采购、管理、利用及分配土地。
- 承认地表以下空间的土地所有权。
- 采用新的电子系统进行土地登记。
- 为公共利益而采购的土地面积若小于5公顷，允许直接与原土地所有者进行谈判。将土地采购程序的时间从两年延长至三年，并有可能再延长一年。
- 外国投资公司在取得目标土地之前，需要先通过在线单一提交系统登记，确保商业地点与其空间规划（Rencana Detail Tata Ruang, RDTR）中的细节一致。
- 利益相关方（政府与企业）仅需满足空间利用活动的适用条件（kesesuaian kegiatan pemanfaatan ruang）而不再需要取得场址许可。

主要政府机关

印尼政府已实施了一系列支持基础设施发展的措施，包括可行性资金缺口融资计划、可用性付费、政府担保简化申请许可证与执照程序等。为此，政府设立了一些主要的基础设施机关，以改善国家基础设施计划的协调与实施。

PT Sarana Multi Infrastruktur (SMI) 是一家基础设施融资公司，成立于2009年，是财政部下属的国有金融机构。SMI在印尼的基础设施发展中扮演着关键角色，它既是项目发起人，又是融资人/投资人。作为项目发起人，SMI提供一系列的咨询服务，包括项目开发与准备、结构设计及交易咨询。SMI为多个行业的基础设施项目提供融资，包括电力、水务及收费公路。SMI是建立印尼基础设施开发银行计划的一个关键支柱。

PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia，又称印尼基础设施担保基金（IIGF），成立于2009年，是印尼财政部下属的一家国有机构。印尼基础设施担保基金在提高基础设施项目的银行可融资性方面发挥着关键作用，它是公私合营项目的协议下政府机关提供担保以提高项目可盈利性的单一渠道。印尼财政部还指定其负责推动公私合营项目的准备工作。

Indonesia Infrastructure Finance (IIF) 是一家私营的非银行金融机构，于2010年由印尼政府（经由印尼财政部）、世界银行、亚洲开发银行及其它国际多边机构共同成立。该机构为印尼的基础设施项目提供咨询服务与项目融资，迄今服务已涵盖包括供水、收费公路、发电及电信在内的多个行业。

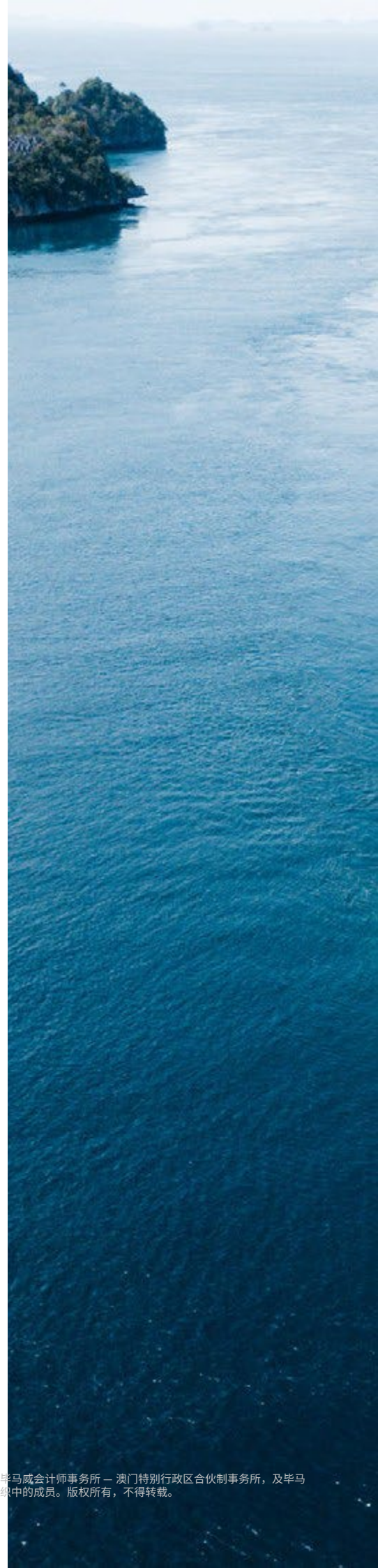
依据有关加快优先基础设施建设的总统条例第75/2014号，印尼于2014年成立了**优先基础设施实施促进委员会（Committee for Acceleration of Priority Infrastructure Delivery/Komite Percepatan Penyediaan Infrastruktur Prioritas, KPPIP）**，以协调战略性基础设施项目的筹备与实施。优先基础设施实施促进委员会的工作范围包括：

- 制定战略与政策，以加快基础设施的优先发展
- 监督与管控战略及政策的实施，以加快优先基础设施的发展
- 促进提高与基础设施优先发展相关的机构的能力。

由于跨部门与跨机构的协调对于实施公私合营项目至关重要，因此，印尼于2016年成立了**公私合营项目联合办公室（Kantor Bersama KPBU Republik Indonesia）**。公私合营项目联合办公室的作用是协助政府机构和投资者回应与公私合营项目实施相关的问题。公私合营项目联合办公室作为一个协调机构，能有效地提供“一站式服务”，以支持加快实施公私合营项目。

公私合营项目联合办公室的成员包括印尼国家发展规划署、印尼财政部、经济事务协调部（Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian）、内政部（Kementerian Dalam Negeri）、投资协调委员会（BKPM）、国家公共采购机构（National Public Procurement Agency/Lembaga Kebijakan Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah, LKPP）以及印尼基础设施担保基金。

努桑塔拉投资局（Nusantara Investment Authority, NIA）或印尼投资局（INA）是印尼的主权财富基金，于2020年11月在《综合法》的框架下成立。印尼投资局由政府全资拥有，专注于短期内发展四个行业的基础设施：医疗保健、可再生能源、数字服务及数字平台。





数据及参考来源：

1. 毕马威分析
2. 加速优先基础设施执行委员会，国家战略项目。https://kppip.go.id/en/national-strategic-projects/
3. 加速优先基础设施执行委员会，37项加速优先基础设施执行委员会优先项目清单。https://kppip.go.id/en/priority-projects/
4. 世界经济论坛《2018年全球竞争力报告》http://www3.weforum.org/docs/GCR2018/05FullReport/TheGlobalCompetitivenessReport2018.pdf
5. 世界经济论坛《2019年全球竞争力报告》http://www3.weforum.org/docs/WEF_TheGlobalCompetitivenessReport2019.pdf
6. Bappenas，国家中期发展计划（RPJMN）2020-2024。https://www.bappenas.go.id/files/rpjmn/Narasi_percent20RPJMN_percent20IV_percent202020-2024_Revisi_percent2014_percent20Agustus_percent202019.pdf
7. 雅加达邮报，印度尼西亚将在2020-2024年发展89项新的战略项目。https://www.thejakartapost.com/news/2020/06/03/indonesia-to-develop-89-new-strategic-projects-in-2020-2024.html
8. Bisnis Indonesia，Sebanyak 89 proyek direkomendasikan jadi psn。https://ekonomi.bisnis.com/read/20200529/45/1246219/sebanyak-89-proyek-direkomendasikan-jadi-psn-ini-perinciannya
9. Dephub，Statistik Perhubungan Tahun 2019。http://www.dephub.go.id/post/read/buku-statistik-perhubungan-tahun-2019-(buku-i)
10. BPS，Statistik Transportasi Darat 2018。https://www.bps.go.id/publication/2019/11/27/7dd3379108b4a60e046f4c8/statistik-transportasi-darat-2018.html
11. BPS，Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan，1957-2017（Km），https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/820
12. Ministry of Public Works and Public Housing（公共工程暨住宅部），Jalan Tol Beroperasi。http://bpjt.pu.go.id/konten/progress/beroperasi
13. Badan Pengatur Jalan Tol。http://bpjt.pu.go.id/konten/progress
14. BPS，Perkembangan Jumlah Kendaraan Bermotor Menurut Jenis，1949-2018。https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/1133
15. BPS，Panjang Jalan Menurut Jenis Permukaan，1957-2018（Km）。https://www.bps.go.id/linkTableDinamis/view/id/820
16. Tomtom，2019年交通指数。https://www.tomtom.com/en_gb/traffic-index/ranking/
17. 安塔拉新闻（AntaraNews），15条收费公路将于2020年完工通车。https://en.antaranews.com/news/150900/15-toll-road-sections-to-be-inaugurated-in-2020-ministry
18. 印度尼西亚媒体报（Media Indonesia），BPTJ perjalanan di Jakarta lebih banyak dari New York。https://mediaindonesia.com/read/detail/271754-bptj-perjalanan-di-jakarta-lebih-banyak-dari-new-york
19. Detikfinance，Tiga proyek tol jadi prioritas。https://finance.detik.com/infrastruktur/d-5163630/tiga-proyek-tol-jadi-prioritas-ini-daftarnya
20. 联合国亚太经济与社会理事会（United Nation ESCAP），雅加达交通。https://www.unescap.org/sites/default/files/4.1_percent20percent20Planning_percent20and_percent20development_percent20of_percent20urban_percent20transport_percent20systems_percent20in_percent20Jakarta.pdf
21. PT KAI Commuter Jabodetabek，关于我们。http://www.krl.co.id/
22. BPS，Jumlah Barang Melalui Transportasi Kereta Api Bulanan Menurut Pulau，2006-2019（Ribuan Ton）https://www.bps.go.id/dynamicTable/2015/03/10percent2000:00:00/814/jumlah-barang-melalui-transportasi-kereta-api-bulanan-menurut-pulau-2006-2018-ribuan-ton.html
23. BPS，Jumlah Penumpang Kereta Api，2006-2019（Ribu Orang）。https://www.bps.go.id/dynamicTable/2015/03/10_percent2000:00:00/815/jumlah-penumpang-kereta-api-2006-2018-ribu-orang.html
24. 民用航空总局（Directorate General of Civil Aviation），机场清单。http://hubud.dephub.go.id/website/BandaraListing.php
25. BPS，Statistik Transportasi Udara 2019。https://www.bps.go.id/publication/2020/11/20/231373341461207b51910a4a/statistik-transportasi-udara-2019.html
26. AntaraNews，Jumlah penumpang di Soekarno-Hatta 2019 turun 11,4 juta orang。https://www.antaranews.com/berita/1219544/jumlah-penumpang-di-soekarno-hatta-2019-turun-11-4-juta-orang
27. Pelindo，2018年，https://www.indonesiaport.co.id/cfind/source/files/annual_percent20report_percent20ipc_percent202018.pdf
28. BPS，Statistik Transportasi Laut 2018。https://www.bps.go.id/publication/2019/11/27/eec2460e8ac5cd1ea6f814b1/statistik-transportasi-laut-2018.html
29. 交通部，Pengembangan E-Book Data dan Penyajian Informasi Angkutan Laut。2018。http://hubla.dephub.go.id/publikasi/Statistik/PDAL-2019.pdf
30. 联合国贸易与发展会议（UNCTAD），2019年海上运输出版物。https://unctad.org/en/PublicationsLibrary/rmt2019_en.pdf
31. 雅加达邮报，巴丁班港在延迟完工后将于11月开始第一阶段营运。https://www.thejakartapost.com/news/2020/08/10/patimban-seaport-to-start-first-phase-operation-in-november-after-delays.html
32. Badan Peningkatan Penyelenggaraan Sistem Penyediaan Air Minum，Laporan Kinerja PDAM 2018。http://sim.ciptakarya.pu.go.id/bppspam/download/340
33. Badan Peningkatan Penyelenggaraan Sistem Penyediaan Air Minum，Executive Summary Buku Laporan Kinerja PDAM 2019。http://sim.ciptakarya.pu.go.id/bppspam/download/337
34. Setkab，东爪哇温山水供水系统建设达到98.22%。https://setkab.go.id/en/construction-of-umbulan-drinking-water-supply-system-in-ejava-reaches-98-22/
35. 国有电力公司，2018年国有电力公司统计资料。https://www.pln.co.id/statics/uploads/2019/07/STATISTICS-English-26.7.19.pdf
36. Setkab，政府启动国家战略电力项目。https://setkab.go.id/en/govt-inaugurates-national-strategic-electricity-projects/
37. Tempo，2019年。https://en.tempo.co/read/923712/indonesias-target-of-electrification-set-at-99-9-percent-in-2019
38. 菲律宾发展研究所（Philippine Institute for Development Studies），2019年。https://www.pids.gov.ph/press-releases/134
39. 越南电气化（Electrify Vietnam），2019年。www.electrifyvietnam.com/
40. 全球经济指标（Trading Economics），2019年。https://tradingeconomics.com/thailand/access-to-electricity-percent-of-population-wb-data.html
41. 全球经济指标，2019年。https://tradingeconomics.com/malaysia/access-to-electricity-percent-of-population-wb-data.html
42. 印度尼西亚能源暨矿产资源部（Kementerian ESDM）。电厂容量增长至69.6千兆瓦，其中新兴可再生能源贡献10.3千兆瓦。https://www.esdm.go.id/en/media-center/news-archives/power-plant-capacity-grows-to-696-gw-nre-contributes-103-gw
43. 雅加达邮报，国有电力公司将获得9.6亿印度尼西亚盾用于建设电力基础设施https://www.thejakartapost.com/paper/2020/07/19/pln-to-receive-rp-9-6t-to-build-power-infrastructure.html#:~:text=State_percent20Downed_percent20electricity_percent20giant_percent20PLN,increase_percent20the_percent20country's_percent20electrification_percent20ratio.
44. ICEO，印度尼西亚2020年清洁能源展望。https://iesr.or.id/pustaka/iceo2020
45. Kontan，Update proyek listrik EBT，sebanyak 24 unit sudah beroperasi komersialhttps://industri.kontan.co.id/news/update-proyek-listrik-ebt-sebanyak-24-unit-sudah-beroperasi-komersial
46. 石油与天然气委员会，2019年，印度尼西亚拉兰杜卡（Larantuka）潮汐发电厂。https://oilandgascourses.org/2019/11/24/the-larantuka-tidal-power-plant-in-indonesia/
47. 能源经济与金融分析研究所（IEEFA），2019年，印度尼西亚的太阳能政策。https://ieefa.org/wp-content/uploads/2019/02/Indonesias-Solar-Policies_February-2019.pdf
48. SSEK，2018年，印度尼西亚为可再生能源导入新的关税制度。https://www.ssek.com/blog/indonesia-introduces-new-tariff-regime-for-renewable-energies
49. InfraPPP，印度尼西亚2019年基础设施项目计划。https://www.infrappworld.com/news/infrastructure-projects-plan-in-indonesia



3 投资

简介

印尼欢迎外国企业在符合该国设定的条件下进行投资。政府政策旨在确保外国投资者与印尼当地合作，推动国家经济与技能基础的发展。印尼需要外国的资本和技术与管理技能已成为共识。

政府对外国投资印尼的管控以多种方式体现，例如：

- 通过政府机构审批与监督
- 公司仅能雇佣一定数量的外籍人士，并被要求提出拥印尼当地人取代这些外籍人士的计划（外籍董事与委员除外）
- 某些商业领域不允许外国人投资
- 允许外国个人在某些限制条件下取得土地或土地试使用权。

“外国投资者”通常是指根据东道国法律成立的外国公司，但也可外国个人。

直接与间接投资

法律第25/2007号有关资本投资的《投资法》将投资定义为直接投资与间接投资。间接投资，也被称为证券投资，是通过一个国家的国内资本市场/证券交易所进行的交易。

印尼的股票市场高度机构化，在2011年至2020年期间，外国机构持有印尼股票市场约65-75%的自由流通市值。

印尼政府鼓励外国直接投资投向该国大多数经济领域，以及部分其它领域。对外国投资的审批可由雅加达的印尼投资协调委员会或各省投资委员会（BPM）、县市的投资机构或由印尼驻若干国家的代表处核发。

投资法、投资清单及外国直接投资

《投资法》通过由印尼投资协调委员会控制的政府许可程序授予外国企业投资的权利来管理外国直接投资。该条例规定，外国投资应采取在印尼注册有限责任外国投资公司的形式，外国投资者与印尼当地人或实体作为股东进行合作。外国投资者在各行业中一般可以持有49%至100%的所有权，但依各产业与商业领域或有所不同，可能需要取得相关政府部门的批准或授予特别执照。

之前，若要在印尼投资，投资者首先须查看投资负面清单，该清单会随着《投资法》的政策变化而更新。如上所述，若某个商业领域在负面清单中没有被提及，则其便被视为对外国投资“开放”。

2021年2月，印尼政府颁布总统条例2021年第10号（条例第10号），修订2016年负面清单为投资清单。该投资清单预计将促进对国内外投资者优先开放的行业。

该条例被称为“投资清单”，它放宽超过245个商业领域，包括之前限制外资持有的重要行业，如运输、能源及电信等。

与2016年的负面清单相比，投资清单允许所有商业领域对投资开放，但以下情况除外：

1. 仍然不允许开放投资的六个商业领域为：
 - 一级毒品种植及其加工业；
 - 各类赌博及/或赌场相关活动；
 - 非法捕捞濒临灭绝的鱼类；
 - 利用珊瑚或天然礁作某些用途；
 - 化学武器制造行业；及
 - 工业化学品与工业臭氧消耗物质行业。

2. 仅能由中央政府执行的活动，如属于服务性质或与战略防御及安全相关，且不允许与任何第三方合作进行的活动。

就外国投资者及其投资而言，条例第10号规定以下要求：

- 外国投资须采取在印尼的管辖范围内建立有限责任公司的形式；
- 外国投资者只允许从事投资价值超过1百亿印尼盾的大型业务活动（不包括业务场所相关土地与建筑物的价值）；及/或
- 若是在经济特区内对技术型初创企业进行投资，则外国投资者的投资可接近或低于1百亿印尼盾。

关于2021年商业投资清单的详细信息，请参考英文原文报告的附录1。

条例第10号规定了四类开放投资的商业领域：

1. 优先商业领域 — 245个领域（183个领域享受税务减免，18个领域享受免税优惠，44个领域享受投资补贴）。

- 属于国家战略计划/项目的一部分；
- 资本及/或劳动密集型；
- 利用先进技术；
- 归类为开拓性前沿产业；
- 以出口/进口替代为导向；及/或
- 以研究、开发及其它创新活动为导向。

希望在优先商业领域投资的投资者可获以下各项优惠：

- 财政激励措施（即免税期、税收减免、投资补贴及进口关税豁免）；及/或
- 非财政激励措施，包括简化获取商业许可流程、提供配套的基础设施和能源、保证原料供应、保证移民和就业及其它措施。

2. 分配给或要求与当地合作社及微型、小型及中型企业（微小中型企业）合作的商业领域— 89个领域。

该类别按以下标准确定：

- 不使用先进技术，或仅须利用简单技术；
- 商业活动必须具备劳动密集型且具有特殊和文化遗产的特点；
- 涉及的商业资本不超过1百亿印尼盾（不包括业务场所相关土地与建筑物的价值）；以及

涉及与合作社及微小中型企业强制性合作的大型商业领域：

- 主要由合作社与微小中型企业开展；及/或

- 旨在扩大经营规模，以进入大型企业的供应链。

3. 有特定要求的商业领域 — 46个领域。

此类别为开放给所有投资者（包括微小中型企业）的商业领域，但须符合以下条件：

- 对国内投资者的投资要求；
- 对外国投资限制豁免的要求：
 - 在条例第10号颁布前已被核准在某些商业领域内进行的投资；
 - 根据投资者母国与印尼之间的协定而获得特殊权利的投资者。
- 涉及特殊许可的投资要求。

对商业领域投资的某些要求，不适用于在经济特区的投资以及通过印尼证券交易所进行的非直接投资。

4. 除上述类别外，其它商业领域均对所有投资者开放，没有任何额外要求。

不追溯原则（Grandfathering）

尽管条例第10号新增或取消了某些外国投资限制，但不追溯规定仍然适用于既有投资。

以下规定适用于在第4条第（1）项字母（b）所指商业领域内的公司，因在相同商业领域内进行并购、收购或合并而改变了外资所有权：

- 对存续公司的外资所有权的限制规定在存续公司的营业执照内；
- 被收购公司的外资所有权的限制规定在被收购公司的营业执照内；或
- 合并产生的新公司对外资所有权的限制规定在合并产生的新公司成立时的法律与条例中。

经济政策组合计划

从2015年到2018年的三年里，印尼政府已宣布16项经济政策组合计划，以提高国家产业竞争力，保持经济稳定，改善投资环境，从而实现经济的大幅增长。发布经济政策组合计划的目的是为了协调各项法规条例，简化官僚程序，并确保法律的可执行性。除了16个经济政策组合计划之外，政府还于2020年7月20日颁布号有关“应对 COVID-19 疫情与国家经济复苏”的总统条例第82/2020，该条例已于2020年11月在总统条例第108/2020号中进行修订。

经济政策组合计划的摘要如下：

经济政策组合计划

“提高国家产业竞争力、推动出口及投资，以带动经济显著增长”



协调法规条例



简化官僚过程



确保法律可执行性

第1阶段（2015年9月9日） 提高国家工业竞争力	第9阶段（2016年1月27日） 提高发电能力，稳定肉价及改善城乡物流业
第2阶段（2015年9月29日） 放宽出口许可要求，简化出口外汇收入要求	第10阶段（2016年2月11日） 修订投资负面清单，加强对中小企业的保护
第3阶段（2015年10月7日） 金融服务便利化、出口融资及消除企业不必要的负担	第11阶段（2016年3月29日） 通过促进中小企业与工业发展以带动国民经济发展
第4阶段（2015年10月15日） 构建社会保障系统、改善人民福利	第12阶段（2016年4月28日） 提高印尼的营商便利度排名
第5阶段（2015年10月22日） 通过税收优惠与放松对伊斯兰银行的监管，以改善产业和投资环境。	第13阶段（2016年8月24日） 在低收入社区提供廉价住宅
第6阶段（2015年11月5日） 激励边境地区的经济活动，促进战略商品的供应	第14阶段（2016年11月10日） 提出电子商务的发展规划
第7阶段（2015年12月7日） 通过加快个人土地认证程序等激励措施，刺激国内劳动密集型产业的商业活动	第15阶段（2017年6月15日） 改善物流
第8阶段（2015年12月21日） 解决土地征收纠纷，加强国内石油生产，刺激国内零配件与航空工业发展	第16阶段（2018年11月16日） 提高产业竞争力与国内经济水平

综合法

印尼总统佐科·维多多（Joko Widodo）于2019年10月就职第二任总统后，宣布将持续进行监管法规改革的政府计划，重点放在发展充满活力的合格劳动力，通过技术促进行业合作，进一步加强基础设施发展与经济改革，以及简化条例与官僚制度等措施。为了实现这些目标，政府于2020年11月颁布有关创造就业机会的2020年法律第11号，也被称为《综合法》，该法律取代了几部现有法律，并将其整合到单一的法律框架下。

《综合法》规范了三个领域，即创造就业、发展与加强金融业，以及税收规定。《综合法》修订78项跨部门的现有法律，以制定一系列为印尼各地创造更多就业机会而最终改善人民福祉的战略政策和措施。

《综合法》所引入的条款及其影响在英文原文报告的多个章节中也有进一步阐述。

通过《综合法》简化条例

《综合法》归纳多种问题对其立法，旨在创造就业机会并赋予中小企业更多权力。

《综合法》优先产业



税收



劳工



金融业

《综合法》6大支柱（税务）

- | | | |
|-----------|----------|---------|
| 1. 投资基金 | 3. 个人纳税人 | 5. 企业股权 |
| 2. 属地征税制度 | 4. 纳税人合规 | 6. 税收优惠 |

《综合法》11个类别（创造就业）

- | | | | |
|-----------|-------------------------|---------|-------------|
| 1. 简化许可流程 | 4. 提高微小企业经营便利度、权力及对其的保护 | 7. 政府管理 | 10. 政府投资与项目 |
| 2. 投资要求 | 5. 营商便利度 | 8. 实施制裁 | 11. 经济特区 |
| 3. 就业 | 6. 科研与创新支持 | 9. 土地征收 | |

外国投资限制

投资领域与当地合作伙伴

向印尼投资协调委员会提出初步投资建议需要针对目前已对外国投资者开放的领域，对现有设施或新增产能的投资申请也是如此。

外国投资者进行投资时通常需提出与至少一个当地合作伙伴建立合资公司（JV）的协议，可在项目开始时提出，或对于那些在初始阶段获准完全由外资拥有的公司，则可在规定的期限内提出。选择一个可靠的、相互了解的印尼当地股东与合作伙伴是非常重要的。当地及外国股东之间的关系处理不当可能导致外国投资公司投资失败。一旦进行了投资，要抽离或转让可能是一项艰难又昂贵的工作。

印尼投资协调委员会与行业监管机构不时会更新某些领域的潜在本地合作伙伴名单，而投资银行、大使馆及会计师事务所通常可以提供类似性质的信息。此外，会计与调查服务公司可对当地知名或低调的个人的背景与诚信进行独立、保密的调查。

最低投资与参股

股份转让

外国投资者最初可以持有高达100%的股权，但在一些行业中外资所有权的最高限额存在限制，这些限制根据产业与商业领域有所不同。

旧的1/1967号《外国投资法》经由政府条例第20/1994号实施条例明确规定，在最初允许100%的外资所有权情况下，外国股东应在15年内将少数股权转让给印尼股东，预期的最低转让比例为5%。

2007年的《投资法》废止了法律第1/1967号，但对股份转让义务未作规定。然而，一般认为，政府条例第20/1994号的实施条例仍然有效，因此依旧存在股份转让的法定义务。然而依据印尼投资协调委员会通函第23/SE/11/2008号，根据2007年《投资法》成立的外国投资公司不再需要转让股份，而2007年《投资法》之前已成立的公司，在印尼投资协调委员会的核准函中包含转让义务的外国投资公司仍需转让股份。

在实际操作中，印尼投资协调委员会似乎没有对90年代末成立的外国投资公司施行任何转让义务，这些公司在允许100%外国所有权的商业领域经营，目前已达到15年的转让期限。

法律形式

《投资法》规定，外国投资应以有限责任公司（Perseroan Terbatas, PT）的形式，按照印尼法律与人权部的要求在印尼成立。外国投资公司是一种拥有经审批的外国股权投资的有限责任公司。其它形式的公司实体可参考英文原文报告第6章。

期限限制

只要外国投资公司仍在运作，对其运营许可无期限规定。

经营

《投资法》赋予外国投资者在许可证批准期限内管理公司的自由，其中包括任命董事的权利，以及在无符合技能要求的印尼人的情况下任用外国技术人员和管理经理。某些行业只允许外派技术顾问（除董事和委员外）就职。有关国内与外国员工义务的更多信息可参阅英文原文报告的第9章“劳动与就业”。

外国投资限制

简介

某些行业的外国投资并非由印尼投资协调委员会管理，而是由相关部委或监管机构直接管理。这些行业涵盖石油与天然气、银行与非银行金融机构，包括保险、多元金融、证券经纪及资产管理。虽然印尼投资协调委员会在采矿与林业许可证的核准中具有一定作用，但主要审批机关为能源与矿产资源部与林业部。航运、海港及电信等其它行业的外商投资监管与相关核准申请，受到多个监管机构或机构颁布的多项法律、条例及法令约束，因此比较复杂。

石油与天然气

依据有关石油与天然气《石油与天然气法》的法律第22/2001号（the Oil & Gas Law），石油与天然气行业由两个国有法律实体管理：印尼油气行业上游管理委员会（BP Migas）负责上游业务，印尼油气行业下游管理委员会（BPH Migas）负责下游业务。在2002年印尼油气行业上游管理委员会成立之前，对石油与天然气行业的管理是由国有石油与天然气公司 PERTAMINA 来施行。

印尼油气行业上游管理委员会负责管理联合合作合同的上游业务，这些合同主要以生产共享合同（PSC）的形式，由外方/承包商对印尼油气行业上游管理委员会负责开展业务。印尼油气行业下游管理委员会负责核发许可证与监督下游业务的运作。

印尼在2013年1月时颁布的总统条例第9/2013号中，成立了一个特别工作组，即印尼石油和天然气上游监管机构（SKK Migas），来取代之前暂时负责上游业务的工作组SKSP Migas。

依《石油与天然气法》，石油和天然气上游行业是允许外国参与者通过海外公司直接投资于当地分支机构（称为常设机构或简称“PE”）的两个行业之一。

《综合法》对石油与天然气行业的各种规定进行了修订，其中最显著的变更包括：

- 要求商业实体在从事任何石油与天然气商业活动之前，须从中央政府取得营业执照。该要求适用于上游与下游的商业实体。

- 取消对下游石油与天然气业务活动（加工、运输、储存及/或贸易）的多种业务许可要求。引入适用于上述所有业务活动的单一整合营业执照。该营业执照将通过中央政府管理的在线系统处理。
- 未能取得营业执照的下游企业实体将受到行政处分。

金融机构

自2013年12月31日起，银行部门的监管与监督职能、职责及权责从印尼中央银行转移至印尼金融服务管理局（Otoritas Jasa Keuangan, OJK）。印尼金融服务管理局目前负责管理与监督所有金融机构（银行、保险及其它非银行金融机构）。印尼中央银行负责宏观审慎和支付公司的管理和监督。印尼中央银行与印尼金融服务管理局通常不受政府的干预。

金融集团

2020年10月，印尼金融服务管理局颁布印尼金融服务管理局条例第45/POJK.03/2020号（POJK45），涉及大型金融机构合并为一个金融集团，终极目标是创建一个健康与极具竞争力的金融服务行业。

该条例规定，必须满足以下几项标准，才能确定某一类金融服务机构为金融集团：

- 该集团的总资产须大于或等于1百兆印尼盾，这应根据相关年度6月与12月的最后财务报告来计算；以及
- 该集团须从事至少一种以上类别的金融服务活动（即银行、保险与再保险机构、融资机构及/或证券机构）。

银行业

分行

除了石油与天然气行业上游业务之外，银行业是唯一一个允许外国投资者直接投资当地分行的行业。然而，自2003年以来，印尼没有核发过外国银行分行许可证，外国银行仅能通过收购已取得营业执照的银行进行投资。

产权单一制/独资

2017年7月12日，印尼金融服务管理局条例第39/POJK.03/2017号取代2012年12月26日印尼中央银行条例第14/24/PBI/2012号。该条例规定了印尼银行的“产权单一制（Single Presence Policy）”，规定任何个人、实体或公司集团不得成为一家以上银行的“控股股东”。

控股股东被定义为：

- 直接持有银行已发行股份的25%或以上（具投票权）；或
- 直接持有银行已发行股份（具投票权）的25%以下，但可证明相关方对银行直接或间接行使控制权。

允许投资者成为一家以上印尼银行的控股股东的例外情况为：

- 投资者是一家传统或商业银行与一家伊斯兰银行的控股股东；
- 投资者是两家银行的控股股东，其中一家银行是合资银行。

不符合产权单一制的所有权结构，需要通过以下的方式进行重组：

- a. 并购/合并；
- b. 成立一家投资控股公司或
- c. 构建控股功能。

选项（a）或（b）需要在收购股份后一年内执行，选项（c）需要在6个月内执行。

第39/POJK.03/2017号条例也规定了对寻求并购/合并银行的激励措施，包括延长法定贷款限额期限、为开设分行提供更多便利、放宽推行良好公司治理（GCG）原则。



持股门槛与限制

印尼金融服务管理局条例第56/POJK.03/2016号取代有关商业银行股份所有权的印尼中央银行条例第14/8/PBI/2012号。

印尼金融服务管理局通函第12/SEOJK.03/2017号是印尼金融服务管理局条例第56/POJK.03/2016号有关商业银行股权的执行办法。该通函于2017年3月17日生效。

单一股东拥有银行股份的最高份额取决于股东的类别。通过持股或家族关系相关的股东，或被认为彼此行动一致的股东，在确定适用的整体股份所有权上限时被视为单一当事方：

- 银行或非银行金融机构：银行实收资本的40%（获得更高股份份额须经印尼金融服务管理局核准：参阅下文）
- 非金融机构：银行实收资本的30%。
- 个人股东：银行实收资本的20%（若银行为伊斯兰银行，则为25%）。

此外：

- 对于想获得超过40%的股权或“控股权”的外国或国内投资者，须向印尼金融服务管理局申请核准。欲取得核准，银行须：
 - 稳健性评级至少达到1或2，
 - 有银行所在地监管机构的推荐，
 - 财力雄厚 — 核心一级资本至少为6%，
 - 承诺通过当地贷款人发行可转换为股权的混合债务证券来提供额外所需资本，且；
 - 提供支持印尼经济发展的书面承诺（即对特定产业与地区的信贷分配优先权）。

获得核准的银行首先将被允许达到持有一家当地银行40%的股份。若要进一步提髙持股比例，当地银行须在印尼金融服务管理局核准交易后的5年内连续三个评定期被印尼金融服务管理局评定为财务稳健且治理良好。

- 对于“非银行金融机构”，仅有依据其章程参与“长期”投资以及受金融监管机构的监管，可被允许持有一家印尼银行最多40%的股份。不符合这两项标准的非银行金融机构，只可持有一家印尼银行最多30%的股份。

中央政府不受持股权上限限制（包括任何被要求拯救破产银行的政府机构），这也意味着这些限制并不适用于国有银行。

外国投资者标准

任何潜在的控股股东若为外国投资者，则须符合以下额外要求：

- 该投资者致力于支持印尼的经济发展
- 投资者已获得其本国金融服务监管部门的推荐
- 该投资者的排名至少为：

- 就银行而言，高于最低投资等级的一个级别；
- 就非银行金融机构而言，高于最低投资等级的两个级别；
- 就非金融机构而言，高于最低投资等级的三个级别。

商业银行的最低资本要求

印尼是金融稳定理事会（Financial Stability Board）与巴塞尔银行监管委员会（Basel Committee on Banking Supervision, BCBS）的成员，并致力于采纳这些国际组织提出的建议，包括银行资本化标准框架。

2016年，印尼金融服务管理局颁布11/POJK.03/2016号与34/POJK.03/2016号条例，规定了商业银行的最低资本要求。根据这些条例，印尼金融服务管理局要求风险概况最健全的银行（评级为1）的资本充足率至少为8%，风险概况最差的银行（评级为5）的资本充足率最高为14%。

为了计算基于风险概况的最低资本，印尼金融服务管理局要求银行实施内部资本充足率评估程序（ICAAP）。印尼金融服务管理局再对银行的内部资本充足率评估程序进行监督、审查和评估（SREP），其中包括审查银行管理层是否积极对内部程序的执行进行监督；资本充足率评估；监测与报告以及内部管控。

在8 - 14 %的资本充足率基础上，银行被要求增加一个储备资本缓冲（capital conservation buffer）。此外，监管者可实施逆周期资本缓冲机制（Countercyclical Buffer）（在0%-2.5%的范围内）以及对国内具有系统重要性的银行要求附加资本（在1%-2.5%的范围内）。

2021年7月，印尼金融服务管理局颁布一项条例，成为有关商业银行的POJK第12/POJK.03/2021号中工业革命 4.0与5.0提出的数字银行的法律保护伞。

根据新条例，之前被归类为Bank Umum Kelompok Usaha（BUKU）的四类商业银行改为Bank Berdasarkan Modal Inti（KBMI）：

- a) KBMI 1：核心资本未超过6兆印尼盾
- b) KBMI 2：核心资本介于6兆印尼盾与14兆印尼盾之间
- c) KBMI 3：核心资本介于14兆印尼盾与70兆印尼盾之间
- d) KBMI 4：核心资本超过70兆印尼盾。

数字银行是主要通过电子渠道提供服务与经营业务的一种印尼法人实体银行（Berbadan Hukum Indonesia, BHI），除总行外不需要实体办公室，或使用有限的实体办公室。

数字银行可通过以下方式运作：

- a. 建立一家新的印尼法人实体银行作为数字银行；或
- b. 从现有的实体银行转变为数字银行。

一般来说，重新对银行归类的目的是为了支持实施有效和更高效的监管。银行不需要根据KBMI调整核心资本。

在POJK第12/POJK.03/2021号第23-24条中，数字银行被描述为主要通过电子渠道执行业务活动的银行，在执行业务时采用印尼法人实体（新）的形式，以及印尼法人实体转变为数字银行的形式。

印尼金融服务管理局还要求数字银行转型应包括使用创新与安全技术来服务客户需求的商业模式。此外，在印尼金融服务管理局中，数字银行被要求有能力管理审慎的、可持续的银行业务，且具备适当的风险管理机制。

外国投资者须关注巴塞尔协议III（Basel III）的严格要求，根据在其它国家看到的情况，这可能涉及到相当大的投资：包括系统与运营上的修正、建立新的风险管理与合规功能，雇佣资源稀缺的相关人员以及在咨询费和其它费用方面的支出。

印尼最初预计在2019年12月31日之前全面采用巴塞尔协议III规则，但印尼金融服务管理局后来决定，初步先按照巴塞尔协议III改革标准在印尼实施银行业标准，其中包括计算操作风险的风险性资产（RWA）、计算信用风险的RWA、计算市场风险的RWA及信用评价调整，全面实施则延后至2023年1月1日执行。此延期是政府为了应对COVID-19对银行业影响的三项宽松政策之一。

微型与中小型企业贷款

银行须遵守关于向微小中型企业提供贷款或融资的规定，即至少占其总融资额的20%。微小中型企业融资可直接融资与间接融资（由农村银行、伊斯兰银行或非金融机构执行或引导）。对于合资银行与外国分行，微小中型企业可向其提出提供出口融资（非石油与天然气出口）。

保险

《新保险法》（UU第40/2014号）于2014年10月17日生效，取代之前的保险法（UU第2/1992号）。

产权单一制

《新保险法》也为印尼的保险业引入“产权单一”政策。该条例规定，每一方仅可为以下其中一类保险公司的“控股股东”：

- 人寿保险公司
- 一般保险公司
- 再保险公司
- 伊斯兰人寿保险公司
- 伊斯兰一般保险公司
- 伊斯兰再保险公司

印尼金融服务管理局于2016年12月23日颁布有关保险公司、伊斯兰保险公司、再保险公司及伊斯兰再保险公司许可与机构（Licensing and Institution of Insurance Companies, Sharia Insurance Companies, Reinsurance Companies and Sharia Reinsurance Companies）的条例第67/POJK.05/2016号（POJK 67）。

POJK 67阐明“控股股东”的定义，即指以下一方：

- 直接持有保险公司已发行股份的25%或以上（具投票权）；或
- 直接持有保险公司已发行股份（具投票权）的25%以下，但可证明相关方对保险公司直接或间接行使控制权。

保险公司须在新保险法生效后的三年内（即最迟为2017年10月17日）执行此产权单一制。

为依照根据POJK 67的要求遵守产权单一制，控股股东可以通过并购、合并、转让的方式不再为控股股东，或采取其它经印尼金融服务管理局批准的公司行动。

持股门坎与限制

依据旧法与《新保险法》规定，印尼股东须持有合资保险业务公司（IBC）已发行股本的至少20%，外国股东最多可持有80%的股份。

按照《旧保险法》，保险业务公司的印尼股东可为印尼公民及/或由印尼公民及/或印尼法律实体拥有的印尼法律实体。为保证保险业务公司为印尼公司，《新保险法》删除了“及/或印尼法律实体”的陈述，这代表印尼的保险业务公司股东目前最终须由印尼公民完全拥有。这使得外国实体以前利用双层外国投资公司结构作为最终拥有保险业务公司100%股权的行为被视为不合法。

保险公司有五年的时间（即在2019年10月17日之前）可做以下选择：

- 确保印尼股东所持有的股份全部由印尼公民直接或间接持有；或
- 进行首次公开发行股票（initial public offering, IPO），我们推测其自由流通比例至少为20%。

《新保险法》中引入的其它主要变化

其它影响包括：

- 保险与再保险公司须在《新保险法》颁布后的10年内，或当伊斯兰部分超过总保险资产组合的50%时，以两者中较早时间线为准，将所有伊斯兰部门分离成一个独立实体；
- 位于印尼的任何资产或风险的保险须由当地保险公司承保，无论该资产的所有者或风险责任方在哪，除非当地保险公司不能或不愿意承保该风险。此规定取消了以前允许外国实体从境外保险公司购买保险的特许权；
- 一个新的政策保险计划取代了既有的强制性担保基金，目的是在保险公司被清算或被吊销执照的情况下可为投保人提供保障；
- 保险公司与再保险公司须优化国内的保险业务能力。换句话说，国内保险公司与再保险公司须“尽可能”提供本地再保险。其目的是鼓励所有的保险公司与再保险公司（包括传统与伊斯兰）协助扩大本地的再保险市场。

最低资本要求

POJK 67提高了保险公司与再保险公司的最低实收资本要求：

- 传统保险公司（人寿/一般）-- 1,500亿印尼盾（之前为1,000亿印尼盾）
- 伊斯兰保险公司（人寿/一般）-- 1,000亿印尼盾（之前为500亿印尼盾）
- 传统再保险公司 -- 3,000亿印尼盾（之前为2,000亿印尼盾）
- 伊斯兰再保险公司 -- 1,750亿印尼盾（之前为1,000亿印尼盾）

若以收购（通常通过资本注入）及/或转移股份给新股东及/或成立一家公司的形式改变所有权，则需符合新的最低实收资本要求。

POJK 67还提高了传统保险公司伊斯兰部分的运营资本要求：

- 人寿/一般保险 -- 500亿印尼盾（之前为250亿印尼盾）
- 再保险 -- 750亿印尼盾（之前为500亿印尼盾）

印尼金融服务管理局条例要求保险公司将其风险资本（RBC）的偿付能力充足率比率（solvency margin ratio）设定为120%，最低需维持在100%。若保险公司这一比率未能超过120%的目标，监管机构将要求该公司改变业务计划。

自留保险费与国内再保险规则

印尼金融服务管理局于2015年11月10日颁布有关自留保险费与国内再保险支持的第14/POJK.05/2015号条例，并于2015年11月16日发布印尼金融服务管理局通函第31/SEOJK.05/2015号（通函第31号）作为其实施条例。通函第31号的附录1规定了自留保险费的限额，根据风险类型的差异而有所不同。

新的再保险条例制定了相关条款：

- 再保险支持战略 – 须向印尼金融服务管理局提交再保险支持战略。再保险方案须符合条例，并在协议生效后15日内提交印尼金融服务管理局。
- 对简单风险的保险支持 – 要求为汽车、健康、个人事故、信贷、人寿及担保保险提供100%的国内再保险，除非这些产品具有“国际属性”及/或专门为跨国公司设计。
- 最低限度的国内自动再保险支持（又称合约再保险treaty reinsurance）— 除简单风险外，保险公司须从国内再保险公司处取得最低限度的自动再保险支持，至少占每项业务总保额的25%，或通函第31号规定的最低数额。
- 最低限度的国内临时再保险支持（facultative reinsurance）— 除简单风险外，若保险公司未能取得自动再保险支持，则须从国内再保险公司处取得最低限度的临时再保险支持，至少占每项业务总保额的25%，或通函第31号规定的最低数额。

非银行金融机构

自2013年12月31日起生效，“其它金融机构”包括多元金融公司（金融、风险资本、基础设施金融及小额信贷）、养老基金与证券公司（资产管理、承销及委托）以及其它金融服务机构（如信用保险机构、印尼出口融资机构及当铺），均由印尼金融服务管理局监督与管理。

多元金融公司

多元金融业以前是由有关多元金融机构（Multi-finance Institution）的总统条例第9/2009号以及有关多元金融公司（Multi-finance Companies）的印尼财政部条例第84/PMK.012/2006号监管。在过去的几年里，印尼金融服务管理局颁布了另一套新的条例，进一步增加了与多元金融业相关的规定：

- 印尼金融服务管理局条例第47/POJK.05/2020号（之前为第28/POJK.05/2014号），有关多元金融公司与伊斯兰金融公司的许可与组织（Licensing and Organization of Multi-finance Companies and Sharia Finance Companies）
- 印尼金融服务管理局条例第35/POJK.05/2018号（之前为第29/POJK.05/2014号），有关多元金融公司业务的设计（Arrangement of Multi-finance Company Business）
- 印尼金融服务管理局条例第29/POJK.05/2020号（之前为第30/POJK.05/2014号），有关多元金融公司的良好公司治理（Good Corporate Governance for Multi-finance Companies）
- 印尼金融服务管理局条例第10 /POJK.05 /2019、28 /POJK.05/2020及4/POJK.05/2021号，有关伊斯兰及伊斯兰多元金融业务部分的设置（Arrangement of Sharia and Sharia Units Multi-finance Business）。

这些印尼金融服务管理局条例针对多元金融公司列出了更详细的要求与定义。他们定义多元金融公司为了采购货物或服务而提供资金的实体。允许的业务活动包括：

- 投资融资；
- 运营资本融资；
- 多用途融资；及/或
- 任何其它须经印尼金融服务管理局核准的融资业务。

多元金融公司不得从事银行业务、发行本票或提供担保，且必须随时保持财务稳健，包括权益比率（调整后的资本与调整后的资产比较）为10%，最低股本为2,000亿印尼盾，而且至少50%的股本须为实收资本。

任何希望从事多元金融活动的一方须向印尼金融服务管理局申请多元金融业务执照。申请审查期为20天。一旦取得印尼金融服务管理局颁发的执照，公司须在三个月内开始运营。

外国持股（直接或间接投资）的上限为实收资本的85%。拥有外资（无论是直接或是间接投资）的多元金融公司须配有至少50%的印尼公民担任董事。

在董事人数为奇数的情况下，印尼公民的董事人数须多于外国公民董事人数。

资本市场与证券公司

任何希望从事资本市场活动的一方（如证券公司）都须取得经营执照，并得到印尼金融服务管理局的核准与注册。

管理资本市场的主要条例是有关资本市场（Capital Market）的1995年法律第8号。印尼总统、印尼财政部、资本市场及金融机构监管委员会（BAPEPAM-LK）与印尼金融服务管理局还发布了一系列实施条例。印尼证券交易所（Indonesia Stock Exchange, IDX）也颁布了与公司上市及证券交易相关的条例与规则。

有关证券公司股权与权益（Share Ownership and Equity of Securities Companies）的部长命令第153/PMK.010/2010号指出：

- 投资经理、与投资经理联合的承销商以及与投资经理联合的经纪，应至少分别拥有250亿印尼盾、750亿印尼盾及550亿印尼盾的实收资本；
- 外国非证券金融机构可以拥有合资证券公司实收资本的85%；
- 获当地监管机构许可或监管的外国证券公司可拥有合资证券公司99%的实收资本；
- 外国与本地投资者可在初级与次级市场上购买本地或合资证券公司高达100%的股份；
- 仅在金融服务或证券领域经营的外国法律实体才可在私营证券公司持有股权。

创业投资公司

印尼金融服务管理局于2015年12月28日颁布四项与创业投资业务相关的条例：

- 印尼金融服务管理局有关创业投资公司业务设置（Venture Capital Company Business）的条例第35/POJK.05/2015号；
- 印尼金融服务管理局有关创业投资公司的许可与组织（Licensing and Organization of Venture Capital Companies）的条例第34/POJK.05/2015号；
- 印尼金融服务管理局有关创业投资公司的良好公司治理（Good Corporate Governance for Venture Capital Companies）条例的第36/POJK.05/2015号；
- 印尼金融服务管理局有关对创业投资公司的直接检查（Direct Inspection of Venture Capital Companies）的条例第37/POJK.05/2015号，之后已被条例第30/POJK.05/2020号取代，该条例是对金融服务管理局有关直接检查非银行金融服务机构（Direct Examination of Non-bank Financial Service Institutions）的条例第11/POJK.05/2014的第二次修订。

这些印尼金融服务管理局条例允许创业投资公司投资于：

- 股票；
- 可转换公司债；
- 初创企业的债券；及
- 为“生产活动”进行的融资。

这些投资可作为与其它创业投资公司及托管银行签订的合资合同的一部分。

创业投资公司的商业活动被定义为：

- 新发明的开发；
- 遭遇财务困难的商业初期阶段的开发公司或创业个人；
- 微型、小型及中型企业与合作社的发展；
- 协助处于业务发展或衰退阶段的公司或个别商业人士；
- 接管处于业务发展或衰退阶段的公司或商业人士的业务；
- 项目开发与工程研究；
- 开发使用技术，并从印尼国内外转移新技术；及/或
- 协助转让公司的所有权。

该条例还允许创业投资公司进行：

- 基于收费的服务，以及
- 经印尼金融服务管理局核准的“其它业务活动”。

创业投资实体及其投资的结构可分为传统的或伊斯兰的，最低资本要求为：

- 传统的有限责任公司：500亿印尼盾；
- 传统的合作社或有限合伙公司：250亿印尼盾；
- 伊斯兰有限责任公司：200亿印尼盾；
- 伊斯兰合作社或有限合伙公司：100亿印尼盾。此外，还须满足其它几个投资门槛：
 - 自营业执照核发之日起三年内，股票或可转换公司债投资至少占总投资的15%；
 - 自营业执照核发之日起三年内，投资性资产（包括经营活动的应收帐款）至少占总资产的40%；
 - 股票与实收资本的比例至少为30%。

任何希望从事创业投资活动的一方均须向印尼金融服务管理局申请创业投资执照。外国人在有限责任创业投资公司的最大持股比例为85%。合作社与有限合伙企业则仅限印尼人投资。

金融科技借贷

印尼金融服务管理局于2016年12月29日颁布了有关基于信息技术行业的借贷服务（或P2P网络借贷peer-to-peer lending）的条例第77/POJK.01/2016号。

重点包括：

- 注册时要求最低资本为10亿印尼盾，申请许可证时则为25亿印尼盾；
- 外资持股比例最高为85%；
- 法定借贷限额：20亿印尼盾；
- 借款人须为印尼人而贷款人可是外国人或印尼人；

- 需要引入风险管理、治理及信息科技安全框架（但未提供具体的实施指南）。

支付

2019年，印尼中央银行发布《2025年印度尼西亚支付系统蓝图（Indonesia Payment System Blueprint 2025）》，为印尼数字经济与金融业的未来发展制定了发展方针。2020年12月，印尼中央银行颁布了有关支付系统的条例第22/23/PBI/2020号（第23/2020号条例），作为印尼支付行业的新框架。条例第23/2020号引入了支付系统供应商的新概念，其内容如下：

1. 支付服务供应商（PSP）即为促进支付交易的银行与非银行机构；
2. 支付系统基础设施供应商（PSIP）为资金转移提供数字基础设施；以及
3. 支持支付服务供应商与支付系统基础设施供应商完成支付服务的各方（支持供应商）。

条例第23/2020号中值得注意的规定包括：

- (1) 支付服务供应商执照分为三类，从可执行全部活动的第一类到只能进行汇款服务与印尼中央银行确定的其它服务的第三类。印尼中央银行根据执照类别、其进行的活动及所处理的资金来源来确定各类执照的有效期。
- (2) 对于非银行机构，申请支付服务供应商执照的额外要求是，至少有一名董事须居住在印尼境内，至少15%的股份应由印尼公民/公司持有，印尼公民/公司须拥有至少51%的投票权。
- (3) 对于非银行机构，在申请支付系统基础设施供应商执照时有额外的要求，如至少80%的股份应由印尼公民/公司持有，且至少有80%的投票权。

2021年，印尼中央银行进一步颁布管理支付服务供应商与支付系统基础设施供应商的条例，即有关支付系统服务供应商（Payment System Service Providers）的条例第23/6/PBI/2021号与有关支付系统基础设施供应商（Payment System Infrastructure Providers）的条例第23/6/PBI/2021号。

采矿业

《矿业法》更新：法律第3/2020号

印尼政府于2020年6月颁布法律第3/2020号，对有关矿产与煤炭开采的法律第4/2009号进行修订。法律第3/2020号可视为政府努力为印尼采矿业面临的挑战寻求解决的途径，其中包括采矿业务许可、采矿区、加工与精炼活动以及转让义务的规定。

法律第3/2020号包含对2009年《矿业法》的一些重要修正，并在以下方面进行更详细的规定：

矿产与煤炭开采权的变更

- 国家对矿产与煤炭的控制，应由中央政府来实施。控制应通过政策、法规、行政、管理及监督来实现。
- 中央政府在管理矿产与煤炭开采时，有权处理下列事项：
- 规定国家矿产与煤炭管理计划、矿产与煤炭政策、法律法规、国家标准、指导方针及标准。
- 确定省政府决定的采矿区，确定金属矿产、煤炭、非金属矿产的采矿营业执照区域（Wilayah Izin Usaha Pertambangan, WIUP），以及岩石的采矿营业执照区域。
- 确定特殊采矿营业执照区域（Wilayah Izin Usaha Pertambangan Khusus, WIUPK）。
- 核发营业许可、指导及监督营业执照持有人进行矿产与煤炭开采活动。
- 规定生产、监督、利用与保护政策，以及合作、合营及社区赋权政策。

新形式执照

法律第3/2020号列举几种新的执照形式：

- 作为合同/协议所规定的业务的延续的特殊采矿营业执照（Izin Usaha Pertambangan Khusus sebagai Kelanjutan Operasi Kontrak/Perjanjian）；
- 采矿业的销售营业执照（Izin Usaha Pertambangan untuk Penjualan）；
- 运输与销售执照（Izin Pengangkutan dan Penjualan）；
- 岩石开采执照函（Surat Izin Penambangan Batuan, SIPB）；以及
- 转让执照（Izin Penugasan）。

法律第3/2020号不再列举之前2009年《矿业法》及其实施条例规定的下列执照：

- 用于加工及/或精炼的特殊生产经营采矿营业执照（Izin Usaha Pertambangan Operasi Produksi Khusus Untuk Pengolahan/atau Pemurnian）及
- 运输及/或销售的特殊生产经营采矿营业执照（Izin Usaha Pertambangan Operasi Produksi Khusus Untuk Pengangkutan dan/atau Penjualan）。

勘探采矿活动的最小面积

法律第3/2020号未规定金属矿产勘探或非金属矿产勘探活动的最小面积。此前，2009年《矿业法》规定，在金属矿产开采业务许可区域内，勘探面积至少为5,000公顷，在非金属矿产开采业务许可区域内，勘探面积至少为500公顷。

作业合同与煤炭作业合同的延续

法律第3/2020号包括确定作业合同（COW）与煤炭作业合同（CCOW）延续性的规定。根据这项新法律，作业合同与煤炭作业合同的持有者可取得专门的采矿营业执照，作为合同/协议业务的延续。

采矿执照的转移

51%或以上的股份不属于采矿营业执照/特殊采矿营业执照持有人的公司要转移采矿营业执照（Izin Usaha Pertambangan, IUP）及/或特殊采矿营业执照（Izin Usaha Pertambangan Khusus, IUPK）时，须经能源与矿产资源部核准。若采矿营业执照或特殊采矿营业执照持有人符合以下要求，便可取得核准：

- a. 持有人已完成探勘，有开采的资源与储量数据为证，且
- b. 持有人符合行政、技术及财务要求。

《矿业法》更新：法律第11/2020号《综合法》

《综合法》引入了与特许权使用费（royalty）有关的新规定，不但提高矿产及/或煤炭资源附加价值的企业主可以享有0%的特许权使用费。关于这项新激励政策的进一步细节仍有待政府条例进行规定。

《综合法》中规定的其它重要变更包括：

- 引入新的营业执照结构，目前已整合为一个名为Perizinan Berusaha的单一营业执照。
- 整合采矿活动的营业执照。目前提供一个由企业识别号、标准证书及中央政府核发的特定执照组成的单一营业登记编号。
- 通过1999年法律第41号有关林业的修订，放宽在林区进行采矿活动的林业许可要求。
- 对国内销售煤炭征收增值税（VAT）。煤矿企业被要求登记增值税并对其国内销售缴10%的增值税。

《新矿业法》也为延长采矿作业期提供了保障，其有效保证了印尼一些最大的煤矿企业继续运营，这些企业的某些采矿合同本将在2020年至2025年期间到期。

此外，该法还制定了刑事处罚，任何人若阻止或破坏区域采矿执照（Izin Pertambangan Rakyat）与岩石采矿执照（Surat Izin Penambang Batuan）持有人的任何采矿活动，可能被处以最高一年的有期徒刑和最高1亿印尼盾的罚款。

其它行业

森林特许权被核发给从事特定活动，如工业区林业、自然木材林业及藤木林业的印尼公司。一些林业活动仅限于本国企业。

对其它行业的外国投资监管在不同程度上由各部委通过部级条例、法令或其它包括航运、建筑、海港、电信、保健与制药以及种植业在内的政府机构来执行。

2014年法律第39号或通称为《种植业法》（Law on Plantations）于2014年10月生效，取代被认为已过时的2004年框架。

如上所述，在没有专业建议与支持的情况下，执行《外国投资法》《负面清单》及其它条例、部长命令或监管外国投资的特定行业法律时，将充满挑战。

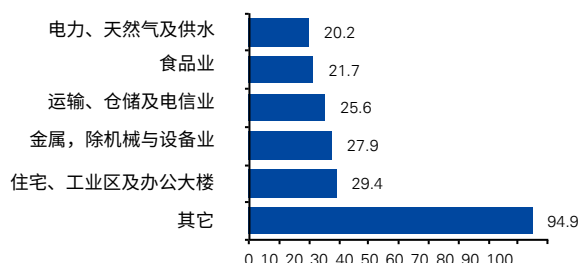
航运业便是一个很好的例子，其中可能要考虑以下法律法规的部分或全部内容（视行业领域而定）：

- 法律第17/2008号有关航运业部分修订并在《综合法》中讨论；
- 政府条例第22/2011号有关修订政府条例第20/2010号有关水运（Water Transport）的条例；
- 政府有关商品期货交易（Commodities Future Trading）的第9/1999号命令以及有关实施与利用海运（Implementation and Utilization of Sea Transport）的第33/2001号命令；
- 总统命令第61/1988号有关金融机构（Financial Institutions）；
- 总统指示（Presidential Instruction）有关国家航运行业赋权与交通部条例（National Sailing Industry Empowerment and Ministry of Transportation Regulation）第5/2005号；
- 第71/2005号条例适用于沿海运输原则；
- 交通部2013年有关海运经营与业务的条例第93号，对49%：51%的合资公司为满足营业许可要求而须拥有船舶类型做出限制。

已实现的外国直接投资总额（2016-2021年）



按产业



对上游石油与天然气、银行和非银行金融机构、保险及微型企业的投资未包含在内。最近政府宣布采取一系列政策和措施，通过投资职业培训项目来改善人力资源短缺和弥补教育系统不足，并促进基础设施的发展，同时也指出贪腐现象是其短板。

国内直接投资				外国直接投资			
编号	行业	投资金额 (印尼盾, 单位10亿)	项目 数量	编号	行业	投资金额 (百万美金)	项目 数量
1	住宅、工业区及办公大楼	21,609.8	1,538	1	金属业（不包括机械与设备行业）	1,712.0	441
2	运输、仓储及电信业	13,299.2	1,648	2	食品工业	968.3	886
3	电力、天然气及供水	11,470.5	551	3	运输、仓储及电信业	843.4	336
4	粮食作物、种植园及畜牧业	9,889.9	1,363	4	电力、天然气及供水	597.8	220
5	建筑业	9,562.8	3,083	5	车辆与其他运输行业	597.1	505
6	食品工业	7,614.5	1,948	6	住宅、工业区及办公大楼	535.8	497
7	饭店与餐馆	5,733.6	2,767	7	采矿业	508.8	274
8	贸易与赔偿	4,887.8	16,744	8	化学与制药业	493.8	578
9	采矿业	4,578.2	648	9	粮食作物、种植园及畜牧业	276.6	457
10	非金属矿物业	4,216.5	314	10	其它服务业	236.5	1,909
11	其它服务业	3,689.5	4,627	11	机械、电子、医疗仪器、精密、光学及钟表业	225.6	539
12	纸类与印刷业	3,101.6	369	12	纸类与印刷业	123.5	183
13	金属业（不包括机械与设备行业）	2,863.2	448	13	纺织业	98.0	429
14	化学与制药业	2,238.3	727	14	非金属矿物业	84.9	124
15	橡胶、橡胶与塑料制品业	1,226.8	555	15	贸易与赔偿	77.1	2,761
16	纺织业	813.3	387	16	饭店与餐馆	75.9	1,440
17	车辆与其他运输业	472.0	190	17	皮革制品与鞋业	74.9	149
18	其它行业	204.5	439	18	橡胶、橡胶与塑料制品业	59.1	438
19	渔业	191.4	170	19	其它行业	25.0	393
20	林业	133.5	104	20	林业	16.9	44
21	皮革制品与鞋业	115.0	125	21	木材业	11.2	196
22	木材业	56.5	304	22	建筑业	5.3	156
23	机械、电子、医疗仪器、精密、光学及钟表业	49.0	285	23	渔业	5.2	55
总额		108,017.3	39,334	总额		7,652.8	13,010

数据来源：印尼投资协调委员会网站，2021年第1季度按行业划分的投资

根据印尼投资协调委员会的资料，与2020年同期相比，2021年第一季度已实现的国内直接投资下降了4.2%，即从112.7兆印尼盾降至108兆印尼盾。2021年第一季度已实现的外国直接投资与2020年同期相比增加了14%，从98兆印尼盾上升至111.7兆印尼盾。国内直接投资实际到位的前五大地点为：西爪哇（16兆印尼盾）；东爪哇（10兆印尼盾）；雅加达特区（8.7兆印尼盾）；中爪哇（8.4兆印尼盾）和班腾（7兆印尼盾）。外国直接投资实际到位的前五大地点为：西爪哇（14亿美元）；雅加达特区（10亿美元）；中苏拉威西（6亿美元）；廖内（6亿美元）和东南苏拉威西（5亿美元）。

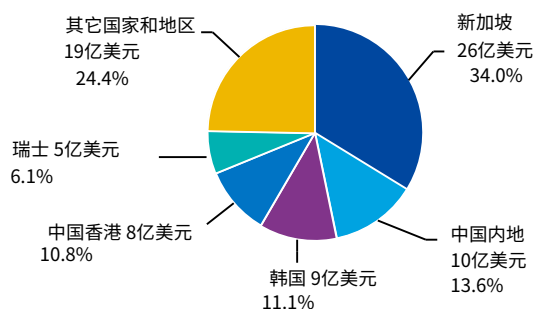
在2021年1月至3月期间，各地区已实现的投资情况如下：

- 苏门答腊为52.4兆印尼盾（23.8%），包括31.6兆印尼盾的国内直接投资与14亿美元的外国直接投资。
- 爪哇为105.3兆印尼盾（47.9%），包括50.8兆印尼盾的国内直接投资与37亿美元的外国直接投资。
- 加里曼丹为13.6兆印尼盾（6.2%），包括10兆印尼盾的国内直接投资与2亿美元的外国直接投资。

- 苏拉威西为27.3兆印尼盾（12.4%），包括8.8兆印尼盾的国内直接投资与13亿美元的外国直接投资。
- 巴厘岛与努沙登加拉为7.6兆印尼盾（3.5%），包括5.2兆印尼盾的国内直接投资与2亿美元的外国直接投资。
- 马鲁古与巴布亚为13.5兆印尼盾（6.2%），包括1.7兆印尼盾的国内直接投资与8亿美元的外国直接投资。

石油与天然气行业上游的投资环境已有一段时间受到不同国家投资风险与一系列快速变化的监管与政策的不利影响。这其中包括能源与矿产资源部有关发电厂间隙使用的命令第11/2017号，以及能源与矿产资源部命令第8/2017号中引入的重置成本回收计划。政府还规定，所有石油与天然气公司须提供给当地政府其上游油田10%的参与权益。在全球原油价格低迷的环境下，对油气行业上游的投资是大规模的、长期的大量资本投资。

2021年1-3月外国直接投资



在外国直接投资排名前五名之外的其它国家和地区包括美国、欧盟、日本和马来西亚等。需说明的是，报告统计的各国对印尼的直接投资流入资本可能包含了其它国家对印尼的投资以及从印尼流出又循环流入的资本。例如，多年来，来自许多国家的外国投资者以及印尼国内的投资者经常也通过集团控股公司或其它实体在新加坡进行交易，这是出于对税务架构和地理位置相近等其它因素的考虑。这在某种程度上造成了新加坡在外国直接投资排名最高的“假象”。

目前，来自日本的资金流入正被引向钢铁与化学品（塑料）等上游产业。这些均为汽车行业的原材料，日本对汽车行业投资仍然强劲。而投资者关注的印尼国内新的行业包括食品与饮料、物流、信息技术和零售业。

由于日本企业在其国内市场的有机增长与并购机会已萎缩了一段时期，因此日本企业持续地积极寻求海外扩张机会。日本企业非常了解新兴市场，其投资在印尼、泰国及越南等东南亚国家也收到欢迎。

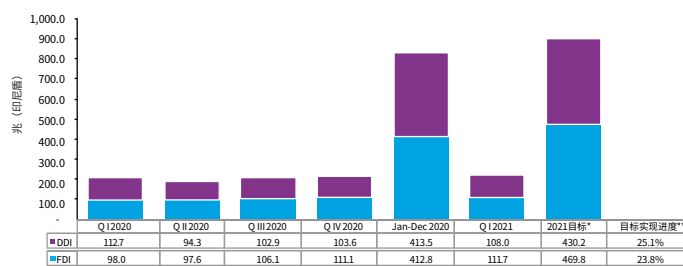
关于中国对印尼的投资，正如印尼投资协调委员会在2021年1月25日举行的关于2020年第四季度外商投资的线上记者会上所说，中国是印尼排名第二大的外国投资者，2020年已实现的投资金额达到48亿美元，比2019年已实现的投资金额（47亿美元）略有增加。这个数字只代表来自中国内地企业的投资，还不包括来自中国香港的投资。2020年来自中国香港的投资从前一年的29亿美元增加到35亿美元，在排行榜上再次名列第三。这些数据与中国在印尼的投资趋势相一致，自2016年以来，来自中国的投资每年都在持续增加。一些主流中国投资者也表示他们将致力于对新能源的投资，若此承诺兑现，这将对印尼在全球电动汽车发展中做出贡献发挥重要作用。

印尼投资协调委员会已宣布除了已有的日本与韩国服务处外，计划将再设立中国服务处。这是印尼投资协调委员会认为在印尼投资最积极的三个国家，尽管这些投资在安排和登记方面有可能最终通过其它国家来实现。

总投资构成

印尼投资协调委员会将投资分为三类：外国直接投资、国内直接投资和非直接投资（包括在国外和国内在住宅与商业建筑、运输、机械和重型设备方面的支出）。外国直接投资与国内直接投资均包括以下投资类型：

- 并购（M&A）
- 绿地投资（Greenfield）
- 现有产能扩张（也需获印尼投资协调委员会核准与许可）



* 根据印尼投资协调委员会2020年条例第2号有关2020-2024年战略计划，调整2021年投资实现目标为858.5兆印尼盾。

** 当前实现2021年目标的进度

如上所述，助力2021年第一季度取得成绩的主要因素为：

- 与2020年同期相比，爪哇岛以外的已实现投资增长11.7%；
- 制造业在已实现投资方面占主导地位，即金属、金属制品、非机械与设备业；食品行业；及车辆与其它运输行业；
- 瑞士作为印尼的外国直接投资来源国首次排名第五。

与2020年最后一个季度相比，国内直接投资实现了4.2%的增长突破，从2020年第四季度的103.6兆印尼盾升至2021年第一季度的108.8兆印尼盾。同时，外国直接投资增长14%，从2020年第四季度的98兆印尼盾增加到2021年第一季度的111.7兆印尼盾。在2021年第一季度，已实现的外国直接投资在总实现投资中占比为50.8%。

“2021年第一季度实现的外国直接投资占总投资的50.8%，代表世界对印尼的投资环境与投资潜力充满信心。这一成就值得赞赏，尤其要感谢合作各方，帮助我们激励投资增长，特别是在当前仍受到新冠疫情影响的情况下。”

外国投资者在进入市场方面有多种选择：

- 通过M&A进行股份收购（收购多数与少数股份）
- 通过M&A进行资产收购或转让交易
- 通过设立一家外国投资公司进行绿地投资
- 在分销协议下与印尼经销商或进口商的合作

对上述每一种方式的益处、风险、挑战、机会与陷阱的分析及讨论不在本刊的范围之内。建立外国投资公司、代表处及其它不常见的选择需要的步骤可参考英文原文报告的第6章“企业结构与建立”。

印尼在后亚洲经济危机和2008年全球金融危机时期普遍存在的政治不稳定性及经济不确定性以及其它的国家风险，基本上均已消失，留存的主要风险为：

- 与外国投资及其它法律相关的监管风险；主要表现为
- 由不明确、相互冲突的法律法规以及法律修订的延迟而导致的法律不确定性。这也存在于税收制度上；以及
- 司法系统仍需要重大改革。在印尼法院维护合同与协议项下的权利并非外国或印尼投资者的首选途径（可参考英文原文报告第2章“法律体系的类型”）。

此外，缺乏足够的对长期经济可持续增长至关重要的基础设施，包括作为发展其它初级与次级基础设施平台的基本道路建设，仍然持续阻碍印尼全国各地的发展，且对营商成本结构和印尼公司的国际竞争力产生不利影响。此外，对教育与医疗的投资对印尼保持持续性经济增长也是至关重要的。

在全球金融危机之后，印尼的经济迅速腾飞，然而这时却出现了一个新的关键国家投资风险，这便是人力资本短缺，它限制了印尼公司发挥增长潜力，并且目前可能成为限制经济持续增长的重大因素。

这是正规与高等教育行业的短板所造成的，这些行业将会从外国高等教育战略企业与私募股权公司的投资中受益。此外人口持续快速增长、贫穷人口减少的速度趋缓以及生活在贫困线以下的人口增加，造成低收入阶层的国内消费停滞，从而限制了经济增长。

外汇风险重新成为一种潜在的国家投资风险，2013年印尼盾遭遇些许波动，随后在2014年逐步贬值，这对面临外汇风险敞口的印尼公司的经营业绩产生了不利影响。

贪腐现象在政府与一些其它部门中依旧普遍存在，但许多外国投资者尤其是那些在印尼或亚洲长期投资的投资者，他们中的不少人认为这是可控的。

一个可能的意外情况便是投资者必须正式遵守《海外反贪腐法》（Foreign Corrupt Practices Act, FCPA）或《英国反贿赂法》（UK Anti-bribery Act, UKBA）的尽职调查（但即便如此，不利的调查结果也存在补救办法）。贪腐贿赂这种在印尼为了“完成任务”而被视为构成日常业务一部分的常见做法，可能无法通过西方发达国家的公司治理标准。最近几任政府为解决贪腐问题所做的努力普遍受到赞扬。

比较讽刺的是，印尼各地不同监管机关管理的反贿赂与反贪腐法律、条例及命令，实际上其规定比《海外反贪腐法》与《英国反贿赂法》更为复杂。

印尼不具竞争性的劳动法给雇主带来了挑战，特别是那些经营高度劳动密集型行业的雇主。修订后的创造就业机会的《综合法》与《第13/2003号劳动法》就非员工自愿的解雇以及赔偿方面对雇主规定了繁重的义务，详情可参考英文原文报告的第9章。

印尼投资协调委员会承认，外国投资者常见的抱怨和对改革提出要求主要与实际存在的日常问题相关：

- 复杂而不明确的税收政策与程序
- 进口货物的处理机制不完善，清关长期存在困难
- 复杂的获得工作许可程序（需时6个月）
- 法律法规的不可预测性

实用的见解与意见

大量的外国资本在等待到印尼去投资，但相对缺乏容易识别的目标与可投资的交易。种种原因使得国内外投资者从起始、执行及完成的整个交易周期中均面临着重大挑战。投资者对印尼持续的投资兴趣和交易活动，同时又伴随着交易执行中的高风险，这些因素最终转化为印尼不稳定的外国直接投资流入。交易与尽职调查的时间表出现延误是很常见的，而交易失败或中止的比例也很高。其中的原因包括定价过高或定价不符，交易结构复杂，以及其它阻碍交易成功的因素或在尽职调查中发现的缺陷。

尽管存在所有的挑战与挫折，但对于那些通过与正确的本土伙伴合作、并以适当的价格投资于最适合的目标的跨国企业投资者来说，他们通常发现在印尼的投资项目往往是在东南亚项目中利润最高的。

许多来自不同国家（主要是日本与韩国）的全球和当地私募股权公司、外国战略公司及国际贸易公司，若非将印尼列为其在东南亚的首选投资目的地，也是在前三位的选项之一。一些国家的政府也公开表示，印尼是他们国家的首选投资目标国。

在历经全球金融危机后，一些大型国际私募股权机构也开始将注意力从中国和印度部分转移到东南亚，他们认为这些国家的机会可能更好，外国资本面临的竞争更小。而本地私募股权机构则多年来一直不同程度地活跃着。

在规模庞大的多元业务企业集团内部，以前企业主“不愿出售”的问题最终可能得以缓解。从海外学习及/或吸取商业经验回来的企业主的儿女，通常比其父辈更容易接近，其思维更商业化，他们可使大家认识到，通过与合适的外国投资者合作，可在竞争激烈的印尼国内环境中为其企业带来规模、专业知识、新客户平台或其它方面的价值和优势，助力其企业保持长久的生命力。

亚洲的企业出于对获得全球规模、专业知识和技术的渴求，已经展现出更大的动力来寻求交易机会。印尼的企业也不例外，可为合适的外国投资者提供更多显著的投资机会。

总而言之，在这个新兴的、高速增长的市场上投资和经商具有风险充满挑战，相对于西方或更发达的亚洲市场，印尼仍然是一个营商难度较高的国家。然而，成功筹划和实施投资可带来巨大的回报。当然，外国投资者会将一个国家的投资风险状况纳入其投资模式分析与决策之中，包括对印尼。若想成功地在印尼进行投资并从这个庞大、人口快速增长和经济腾飞的市场中受益，投资者必须拥有一定程度的风险偏好。

数据和及考来源：

- 1 印度尼西亚投资协调委员会网站，www.bkpm.go.id
- 2 印度尼西亚共和国驻中国北京大使馆，“2020年印度尼西亚对中国的出口与中国对印度尼西亚的投资正在增加”，2021年2月28日
- 3 印度尼西亚投资协调委员会新闻稿，“国内与外国直接投资的实现”，2021年4月26日
- 4 印度尼西亚投资协调委员会新闻稿，“2021年第一季度的投资实现情况。219.7兆印度尼西亚盾，印度尼西亚投资协调委员会主席对实现投资目标感到乐观”，2021年4月26日
- 5 印度尼西亚投资协调委员会新闻稿，“关于2020年全年印度尼西亚投资实现情况的报告”，2021年1月25日
- 6 印度尼西亚中央银行，《印度尼西亚介绍书》，2021年4月
- 7 金融服务管理局新闻稿，“OJK Keluarkan Paket Kebijakan Lanjutan Stimulus COVID-19 (SP 37/DHMS/OJK/V/2020) ”



联系我们

毕马威中国

江立勤

客户与业务发展主管合伙人
michael.jiang@kpmg.com

李瑶

交易咨询合伙人
中国对外投资业务主管
lisa.l.li@kpmg.com

张佳宇

交易咨询合伙人
fiona.zhang@kpmg.com

黄伟光

企业并购税务服务主管合伙人
michael.wong@kpmg.com

谭礼耀

国际税务咨询合伙人
laiyi.tam@kpmg.com

王嘉

全球中国业务发展中心副总监
jia.wang@kpmg.com

毕马威印尼

Tohana Widjaja

Managing Partner

Tohana.Widjaja@kpmg.co.id

Susanto

Partner, Audit & Assurance Services

Head of Insurance and

Head of Clients & Markets

Susanto@kpmg.co.id

Budi Susanto

Head of Audit & Assurance Services

Budi.Susanto@kpmg.co.id

Abraham Pierre

Head of Tax Services

Abraham.Pierre@kpmg.co.id

Irwan Djaja

Head of Advisory Services

Irwan.Djaja@kpmg.co.id



kpmg.com/cn/socialmedia



如需获取毕马威中国各办公室信息，请扫描二维码或登陆我们的网站：

<https://home.kpmg.com/cn/en/home/about/offices.html>

本刊物所载资料仅供一般参考用，并非针对任何个人或团体的个别情况而提供。虽然本所已致力提供准确和及时的资料，但本所不能保证这些资料在阁下收取时或日后仍然准确。任何人士不应在没有详细考虑相关的情况及获取适当的专业意见下依据所载资料行事。

© 2022 毕马威华振会计师事务所(特殊普通合伙) — 中国合伙制会计师事务所，毕马威企业咨询(中国)有限公司 — 中国有限责任公司，毕马威会计师事务所 — 澳门特别行政区合伙制事务所，及毕马威会计师事务所 — 香港特别行政区合伙制事务所，均是与英国私营担保有限公司 — 毕马威国际有限公司相关联的独立成员所全球性组织中的成员。版权所有，不得转载。

毕马威的名称和标识均为毕马威全球性组织中的独立成员所经许可后使用的商标。