

Das Batam-Projekt Indonesische Entwicklungsplanungen im Riau-Archipel

WERNER RÖLL

Summary

In 1972 the government of the Republic of Indonesia, the state oil corporation P. N. Pertamina und some oil companies of Japan and the United States set up a gigantic development program for the small 572 sq. km wide island of Batam. This undeveloped island of the Riau Archipelago with a population of about 8,000 persons (1973) is located about 20 km southeast of Singapore. Key project of the comprehensive development program is the construction of a big oil refinery able to reach a production capacity of 300,000 bbl/day and an oil harbour for receiving 200,000 dwt crude oil tankers. Besides the oil industry and several supporting industries the plan also enables agriculture and tourism to be developed. It is estimated that in the first stage of development (1974-1984) it will generate 40,000 new jobs to support a population of about 100,000 people. The development of Batam with an ultimate total population (beyond 1984) of about 600,000 persons can be a demonstration unit for other countries of Southeast Asia.

Innerhalb weniger Jahre hat sich der weiträumige Insel- und Vielvölkerstaat Indonesien mit einer Erdölförderung von rund 78 Mio. t im Jahre 1973 zu einem der führenden Erdölproduzenten der Welt entwickelt. In der Reihe der erdölexportierenden Staaten steht das Land heute bereits an achter Stelle. Experten vermuten, daß sich etwa ein Fünftel der Erdölreserven der Welt innerhalb des indonesischen Territoriums befindet. Die fundamentale Bedeutung dieser Energiequelle für die Volkswirtschaft des jungen Staates alter Kultur erhellt sich aus einem Anteil des Erdöls von schätzungsweise 55% am Gesamtexport Indonesiens (1972). Diesem Erdölboom, der durch die Öffnung des Landes für ausländische Investoren nach dem blutigen Putsch der Jahre 1965/66 durch die Regierung der sog. „Neuen Ordnung“ ermöglicht wurde, verdankt ein neues Regionalplanungsprojekt seine Konzipierung, das u. a. zur beschleunigten Entwicklung des vielfach noch unerschlossenen Agrarlandes mit seinen komplexen sozialen und wirtschaftlichen Problemen beitragen soll. Räumliche Planungseinheit ist die kleine Insel Batam in der Straße von Singapur.

Diese nur etwa 20 km südöstlich des Stadtstaates Singapur gelegene Insel bildet — wie auch die durch ihre Zinnerzvorkommen bekanntere Nachbarinsel Bintan — einen Teil des Riau-Archipels. Administrativ ist die vorwiegend aus triassischen Gesteinen mit Granitintrusionen aufgebaute Insel seit der Kolonialzeit der gleichnamigen Provinz in Ost-Sumatra zugeordnet. Bei einer der Fläche Ibizas entsprechenden Größe von 572 qkm und mit einer u. a. von der Fischerei lebenden Bevölkerung von etwa 8000 Personen (1973), weist Batam bisher nur eine geringe Besiedlung auf. Tropische Waldformationen bedecken noch größere Teile der hügeligen, örtlich von Sumpfarealen eingenommenen Insel¹.

¹ Über Batam liegen bisher nur wenige Arbeiten vor. Zur Einführung vgl. Schoot, G. J., De Battam-archipel. In: De Indische Gids (Amsterdam). Vol. IV-V (1882/1883), S. 25 ff.

Batam blieb bisher von der Dynamik modernen Wirtschaftsgeschehens noch weitgehend unberührt, doch zeichnen sich seit wenigen Jahren deutliche Ansätze einschneidender sozio-ökonomischer, raumverändernder Struktur- und Funktionswandlungen auf der Insel ab. Sie wurden durch die Wahl Batams zur Basis für die von amerikanischen, japanischen und anderen ausländischen Gesellschaften als Konzessionäre der staatlichen indonesischen Erdölfirma (PERTAMINA) getragenen „Off shore“ – Erdölexplorations- und -exploitationsaktivitäten in den Schelfgebieten Indonesiens eingeleitet. Ähnlich wie beispielsweise bei Balikpapan in Ost-Kalimantan oder auf der Insel Masalembu in der Java-See entstehen auch auf Batam in zunehmendem Maße Camps, Versorgungslager, Montageanlagen zur Herstellung von Erdölförderplattformen usw.

Diese Maßnahmen zum Ausbau der bisher wenig beachteten Insel zur Basis für mehrere ausländische Konzerne bei ihrer Suche nach Erdöl in den indonesischen Küstengewässern führten zur Projektierung des umfassenderen „Batam Industrial Development Plan“ (BID)². Auf der Grundlage sechsmonatiger Vorstudien, mit deren Durchführung eine japanische und amerikanische Gesellschaft beauftragt war und die die Erforschung aller natürlichen Ressourcen der Insel einschlossen, wurde im Jahre 1972 ein sog. „Master plan“ erstellt. Da die vorgelegten Planvorhaben technisch und wirtschaftlich realisierbar erschienen, billigte ihn die indonesische Regierung im Dezember desselben Jahres. Die Projektleitung wurde dem Direktor der PERTAMINA übertragen.

Dieser mehrstufige regionale Entwicklungsplan sieht in seiner ersten Phase zwischen 1973 und 1984 u. a. den Ausbau der Insel zu einem bedeutenden Industriestandort namentlich mittels japanischer Beteiligung vor. Ausreichende Flächen als Bauerwartungsland sind vorhanden. Desgleichen kann der Wasserbedarf der projektierten Leicht- und Schwerindustriebetriebe aus den reichen natürlichen Vorkommen gedeckt werden. Den Arbeitskräftebedarf hofft man u. a. aus dem überbevölkerten Java befriedigen zu können. Grundlage des Industrialisierungsprogramms stellt der für 1977 projektierte Bau einer großen Erdöl-Raffinerie durch ein japanisches Konsortium dar. Ihre Kapazität ist auf etwa 300 000 barrels (1 barrel = 1,6 hl) Rohöl pro Tag projektiert. Die Errichtung eines modernen Rohöl-Entrepôt-Hafens mit einer künstlichen Insel und Unterwasserpipelines zur Aufnahme von Tankern bis zu 200 000 t zur Verschiffung u. a. für Japan bestimmten Rohöls und anderer Erdölprodukte soll hinzutreten. Des weiteren sind große Kai- und Dockanlagen, leistungsfähige Güterumschlagseinrichtungen sowie ein Kraftwerk geplant. Exportorientierte petro-chemische, metallverarbeitende und andere Industriebetriebe, die primär heimische Rohstoffe verarbeiten sollen, ergänzen das kühne Programm.

Die günstige Lage der Insel am südöstlichen Eingang der Malakka-Straße, durch die bedeutende internationale Schifffahrtsrouten zwischen dem Indischen und Pazifischen Ozean verlaufen³, inspirierte ferner zur Planung einer Freihandelszone

² Vgl. hierzu u. a.: Batam Island Development Project. In: Indonesian Perspectives (Jakarta) Vol. 6 (1973), S. 57 ff. Budiharsono Josodharmodjo: The Future of Batam Project. In: Jakarta Times (Jakarta) vom 21. Juli 1973, S. 7. Semay, M.: Oil and Mineral Developments. In: Bulletin of Indonesian Economic Studies (Canberra) Vol. VIII, No. 3 (1972), S. 130 ff.

³ Über 100 Schiffe passieren täglich die Straße von Malakka. Allein etwa 30 japanische Öltanker von über 200 000 t nehmen acht- bis neunmal im Jahr ihren Weg durch diese Wasser-

auf Batam. Mittels der hierdurch gegebenen Außenhandelsvorteile und durch zusätzlich geplante Steuer- und Abschreibungsvergünstigungen, Gewinntransfermöglichkeiten usw. hofft man, ausländische Investoren – nicht zuletzt aus Singapur – zu Kapitalanlagen für die skizzierten Industrieprojekte zu gewinnen.

Um jedoch eine ausgewogene wirtschaftsstrukturelle Entwicklung der Insel zu ermöglichen, ist außer der Industrialisierung Batams zugleich auch die Verwirklichung umfangreicher Agrarplanungen vorgesehen. Sie haben zunächst die Sicherung der Ernährung für die in der Endphase des Projekts auf etwa 600 000 Personen veranschlagte Bevölkerung der Insel zum Ziel. Darüber hinaus wird jedoch auch der Anbau, die Verarbeitung und der Export hochwertiger Agrarprodukte u. a. mittels agro-industrieller Betriebe angestrebt. Neben der Erschließung großer Flächen für den Ackerbau sollen leistungsfähige Viehzuchtbetriebe gegründet werden. Ihnen ist u. a. die Erzeugung großer Mengen Rindfleisch für den Export nach Singapur zugedacht. Desgleichen ist die Intensivierung der Fischerei sowie die Errichtung von fischverarbeitenden Industriebetrieben (u. a. Konservenfabriken) vorgesehen. Zur Erschließung der Insel für den Tourismus – vor allem aus Singapur – ist ferner u. a. an ihrer Nordküste der Bau eines modernen Hotels, mehrerer Motels, eines Golfplatzes und anderer Erholungseinrichtungen geplant.

Durch diese außerordentlich komplexen und kapitalaufwendigen Maßnahmen hofft Indonesien bis zum Jahre 1984 schätzungsweise etwa 40 000 neue Arbeitsplätze, darunter etwa 12 500 im industriellen Sektor, auf Batam schaffen zu können. Damit würde ein kleiner, aber wichtiger Beitrag zum Abbau des ständig wachsenden Arbeitslosen- bzw. Unterbeschäftigtenproblems mit seinen schwerwiegenden sozio-ökonomischen und politischen Folgen geleistet. Die für die Durchführung der ersten Projektphase benötigten Investitionsmittel werden allein auf schätzungsweise etwa 372 Millionen US-Dollar beziffert. Ein großer Teil dieser Summe soll in den Jahren zwischen 1975 und 1977 in den Aufbau infrastruktureller Basiseinrichtungen investiert werden. Hierunter befinden sich allein etwa 20 000 Wohnungen, welche für die im Jahre 1984 bereits auf etwa 100 000 Personen veranschlagte Bevölkerung Batams in neu zu errichtenden städtischen und ländlichen Siedlungen zu erbauen sind.

Den intensiven Bemühungen der benachbarten Hafen- und Handelsmetropole Singapur zum Ausbau ihrer eigenen wirtschaftlichen Existenzgrundlagen soll innerhalb des integrierten Projekts in hohem Maße Rechnung getragen werden. Nicht Konkurrenz, sondern bilaterale Kooperation wird angestrebt⁴. Indonesien seinerseits hofft, daß sich das gigantische, langfristige Entwicklungsvorhaben, das primär mit ausländischem Kapital und technischem „Know how“ verwirklicht werden soll, zu einem „Muster“- bzw. „Demonstrationsprojekt“ für die Staaten Südost-Asiens entwickelt.

straße auf ihren Routen vom Mittleren Osten zu ihren Heimathäfen. 1972 kamen die Anliegerstaaten (Malaysia, Singapur, Indonesien) überein, die „Straits“ zu nationalen Hoheitsgewässern zu erklären und zukünftig Tankern über 200 000 t die Durchfahrt durch die Straße von Malakka nicht mehr zu gestatten. Großtanker müssen daher ihren Weg über die Straße von Lombok und die Straße von Makassar nehmen, was die Transportkosten erheblich steigert.

⁴ Deutlich kommt die dem dynamischen Stadtstaat zugedachte Funktion bei der Realisierung des Planes in einer Schlagzeile der in Singapur erscheinenden „Business Times“ vom Jahre 1973 zum Ausdruck: „Singapore Is Vital in Batam's Master Plan“.