2026-HY-E065
IDN/PSI/OPR

区域国别研究报告

上海市哲学社会科学规划办公室　　2026 年 10 月 29 日

印度尼西亚港航业投资经营报告

上海海事大学国际海洋治理研究院、外国语学院

上海市企业出海综合服务平台

《区域国别研究报告》是上海市哲学社会科学规划办公室依托上海市各高校和科研院所专业研究力量，紧扣服务企业走出去现实需要，专为“上海市企业出海综合服务平台”打造的区域国别研究品牌。

《报告》基于学者“在地研究”田野调研、企业出海实务经验以及其他信息，聚焦国别/区域、产业/行业、在地合规运营三类场景，推出三类系列成果。其中，**“国别报告”系列**以对象国政治、经济、社会、文化等内容为研究对象，重点围绕宏观经济形势、营商环境、中资企业经营状况、机遇挑战等维度，解析对象国各领域的发展态势，为企业海外布局提供决策参考；**“行业报告”系列**针对重点产业跨境布局或企业走出去的行业赛道，深入研判对象国的重点行业发展格局；**“合规报告”系列**回应企业海外合规运营实务关切，系统梳理对象国重点领域的监管要点，为企业在地运营提供应对策略参考。

摘　要

印度尼西亚港航市场持续扩张，中资以镍铁、氧化铝等产业项目带动港航联动，布局从爪哇主岛向外岛延伸。中国为印度尼西亚最大进口来源国，集装箱吞吐量增长强劲，但资源出口受大宗商品价格下跌与外汇留存新规双重挤压。政策层面，2024 年《航运法》修订强化沿海运输权，外资海运合资须印度尼西亚方控股，船舶最低吨位从 5 千总吨提至 5 万总吨；2026 年新规要求非油气资源出口收益 100%境内留存至少 12 个月，加重货主资金压力。风险重心已由工程建设转向运营合规：港口经营权决定收费边界，资源型货源高度集中，环境执法加码、外籍用工监管趋严，叠加美国对印度尼西亚加征 10%关税及强迫劳动进口禁令，合规压力传导至港航物流。建议中资企业采取分阶段投资，先以航线、设备供应等轻资产切入，稳定货源后再审慎推进重资产码头；投资规模须绑定长期货量合同并设置补偿机制；按自然资源出口外汇收入（DHE SDA）留存新规分币种安排现金流，预留充足运营资金；搭建本地化管理团队，落实技能转移；建立法规动态复核与供应链信息留存机制，实现从走进去到扎下根的持续经营。

目　录

一、印度尼西亚港航业市场扩张、整合提速 1

1.1 港行业市场扩张 1

1.2 印度尼西亚国有企业加速整合 4

二、投资准入与港航经营合规 11

2.1 港航准入规则持续更新，开放与限制并行 11

2.2 外资准入开放，海运合资受本国控股限制 13

2.3 合资船舶门槛提高，购船及股权变更有新规 14

2.4 港航企业登记与专项经营资格分开管理 15

2.5 港口设施分类管理，投资建设与经营权限分别审批 16

2.6 国内港际运输印度尼西亚籍船舶优先，外国船舶限特定作业 18

2.7 企业须承担服务人员培训的相关费用 19

2.8 港口建设须取得用地、用海、疏浚填海及环境审批 19

2.9 设备进口与外籍用工规则持续调整，资源性出口外汇管制趋严 21

三、风险重心由工程建设转向运营合规 27
3.1 港口经营权边界决定投产范围与收费能力 27
3.2 环境执法加压，园区运营面临常态化合规整改 28
3.3 外籍用工合规成本上升 29
3.4 强迫劳动进口禁令与对美关税叠加 30

四、建立分阶段投资与动态合规体系 33
4.1 重资产项目分阶段推进 33
4.2 逐步降低对单一货主的依赖 34
4.3 按 DHE SDA 新规安排现金流 35
4.4 搭建本地化管理团队 36
4.5 建立法规定期复核与供应链信息留存机制 37

结　语 41

一、印度尼西亚港航业市场扩张、整合提速

1.1 港行业市场扩张

当前，印度尼西亚国际货运量加快增长，港口集装箱吞吐量保持上升态势，中国在印度尼西亚集装箱贸易格局当中占据重要位置。资源型出口企业面临大宗商品价格下跌和货款回流受限带来的压力，进口集装箱货物和工业设备物流需求稳定。

外贸总量攀升、进口激增，中国为最大进口来源国。2026 年春季，印度尼西亚国际货物流动加快。印度尼西亚中央统计局数据显示，2026 年 3 月出口额为 225.3 亿美元、进口额为 192.1 亿美元；1-3 月进口同比增长 10.05%。4 月出口额升至 253.0 亿美元、进口额升至 252.1 亿美元，4 月进口同比增长 22.49%[①]。中国仍是印度尼西亚最大的进口来源国，1-4 月印度尼西亚自中国进口非油气产品总额达

[①] 印度尼西亚中央统计局："Exports and Imports of Indonesia in April 2026 reached USD25.30 billion and USD25.21 billion, respectively"，2026 年 6 月 2 日，https://www.bps.go.id/en/pressrelease/2026/06/02/2583/exports-and-imports-of-indonesia-in-april-2026-reached-usd25-30-billion-and-usd25-21-billion--respectively.html，访问日期：2026 年 7 月 15 日；印度尼西亚中央统计局（Badan Pusat Statistik）："Exports and Imports of Indonesia in March 2026 reached USD22.53 billion and USD19.21 billion, respectively"，2026 年 5 月 4 日，https://www.bps.go.id/en/pressrelease/2026/05/04/2567/exports-and-imports-of-indonesia-in-march-2026-reached-usd22-53-billion-and-usd19-21-billion--respectively-.html，访问日期：2026 年 7 月 15 日。

307.9 亿美元;同期中国对印度尼西亚出口商品总值 297.26 亿美元，同比增长 12.9%。进口的强劲增长使得印度尼西亚 4 月贸易顺差从 3 月的 33.2 亿美元急剧收窄至 8910 万美元[①]。

港口集装箱吞吐量增长，中国及东盟为主要市场。在港口运营方面，集装箱吞吐量保持增长，成为印证外贸活跃度的另一重要指标。作为印度尼西亚最主要的国有港口运营商，印度尼西亚港口公司（Pelindo）旗下码头集装箱吞吐量在全国总量中占比较高。截至 2026 年 4 月底，Pelindo 旗下码头集装箱吞吐量达 642 万标准箱,同比增长约 7%；其中，国际箱增长约 11%（出口箱增 10%、进口箱增 12%），国内箱增长约 4%。国际箱增速明显高于国内箱，与同期进出口贸易的高增长态势相吻合；进口箱增速（12%）略高于出口箱（10%）。从市场分布看，中国与东盟市场合计占其国际出口箱的 46.2%、进口箱的 56.5%，反映出印度尼西亚与区域内主要贸易伙伴的货物往来仍是港口业务增长的核心驱动力。该数据为 Pelindo

[①] 冯钰林：《〈环球财经〉印尼 4 月贸易顺差大幅收窄至 8910 万美元 创近六年来最低水平》，新华财经，2026 年 6 月 2 日，https://m.cnfin.com/hg-lb//zixun/20260602/4420932_1.html，访问日期：2026 年 7 月 18 日；Jakarta Globe: “Indonesia’s Surplus Falls to $89.1 Million as Imports Rise”, June 2, 2026, https://jakartaglobe.id/business/indonesias-surplus-falls-to-891-million-as-imports-rise，访问日期：2026 年 7 月 18 日。

集团旗下码头统计，并非印度尼西亚全国港口总量的数据[①]。

资源出口承压，进口物流需求稳定。2026 年 5 月，印度尼西亚出口额为 232.0 亿美元，同比下降 5.73%；进口额为 248.1 亿美元，同比增长 22.16%。2026 年 1—5 月累计贸易顺差收窄至 40.3 亿美元，其中非油气顺差为 163.1 亿美元，油气逆差为 122.8 亿美元。同期，进口集装箱和工业设备物流需求保持稳定，资源型出口企业面临的价格和资金压力有所上升[②]。

中印尼贸易支撑定制航线发展，产业项目带动港航联动。在航线发展方面，中印尼贸易为定制航线提供了稳定货源支撑。截至 2026 年 6 月中旬，武汉阳逻港至印度尼西亚江海直航航线呈现产业项目带动定制航线、设备出口与资源回运联动的特征。6 月 16 日，“蓝宁 19”轮从武汉阳逻港驶往印度尼西亚桑巴拉吉港（Sambalagi）[③]，装

[①] 印度尼西亚港口公司（Pelindo）：“Pertumbuhan Arus Peti Kemas Internasional Tembus 11%, Sinyal Positif bagi Ekonomi Indonesia”，2026 年 5 月 29 日，https://pelindo.co.id/media/858/pertumbuhan-arus-peti-kemas-internasional-tembus-11-sinyal-positif-bagi-ekonomi-indonesia，访问日期：2026 年 7 月 15 日。

[②] 印度尼西亚中央统计局：“Exports and Imports of Indonesia in May 2026 reached USD23.20 billion and USD24.81 billion, respectively”，2026 年 7 月 1 日，https://www.bps.go.id/en/pressrelease/2026/07/01/2587/exports-and-imports-of-indonesia-in-may-2026-reached-usd23-20-billion-and-usd24-81-billion--respectively.html，访问日期：2026 年 7 月 22 日。

[③] 印度尼西亚桑巴拉吉港（Sambalagi），位于中苏拉威西省莫罗瓦利县，主要为周边镍矿及冶炼工业园区提供专用码头服务。

载 1 万余吨设备物资，服务格林美集团在印度尼西亚的建设项目。这是该航线自 2024 年 11 月 30 日开通以来的第 81 个去程航次；加上到港和出港航次，航线总航次已突破 100 次。从双向货流看，自印度尼西亚运回武汉的镍资源等关键原材料近 25 万吨、货值 8.41 亿美元；从武汉发往印度尼西亚的设备物资达 40.4 万立方米、货值 3.68 亿美元。航线开通后，较原先经沿海港口中转的方案缩短运输时间 7 天以上，每吨货物节约物流费用超 300 元，有效提升了内陆企业的国际竞争力[①]。

1.2 印度尼西亚国有企业加速整合

依据印度尼西亚交通部 2021 年第 50 号条例，中爪哇省（Central Java）三宝垄的丹戎埃马斯港（Pelabuhan Tanjung Emas）[②]已正式划设为集装箱专用码头。政府与 Pelindo 正着力加强印度尼西亚东部地区支线港口（pelabuhan pengumpan）的建设，将这些港口接入以大型

[①] 湖北日报：《武汉阳逻港至印尼航线突破 100 航次 打通中部出海新通道》，2026 年 6 月 16 日，https://news.hubeidaily.net/pc/c_5644368.html，访问日期：2026 年 7 月 22 日。

[②] 中文资料中常称的三宝垄港，通常是指位于中爪哇省三宝垄市的三宝垄丹戎埃马斯港（Pelabuhan Tanjung Emas Semarang）。三宝垄（Semarang）为港口所在城市名称，丹戎埃马斯（Tanjung Emas）为港口专名。印度尼西亚港口公司（Pelindo）2026 年 5 月发布的官方资料在介绍印尼主要进出口港口时，将其表述为位于三宝垄的丹戎埃马斯（Tanjung Emas di Semarang）；在涉及三宝垄主要商业港、集装箱运输和对外海运门户的语境中，中文所称三宝垄港一般即指丹戎埃马斯港。

枢纽港为核心的轴辐式国际转运网络，实现货物先集中到中心枢纽港，再通过支线船分散至周边港口。此外，Pelindo加速推进港口服务数字化事宜，并配合国家物流生态系统建设，推动物流资源的整合与效率提升[①]。

枢纽港与区域港分工明确，中爪哇及外岛港口扩能提速。在港口设备升级方面，中爪哇地区港口正推进设备更新，以承接更大吨位的集装箱船舶靠泊。2026 年 3 月 14 日，四台巴拿马型以上岸边集装箱起重机运抵中爪哇省三宝垄市丹戎埃马斯港的三宝垄集装箱码头，使该码头岸桥总数增至十台。新设备外伸距约 60 米，可覆盖船舶横向 16 排以上集装箱，吊具下起重量约 65 吨，较原有设备显著提升了大型船舶的装卸能力。据 Pelindo 公告，该批设备仍需完成卸船、安装、系统测试及作业系统集成后，方可全面投用。从需求端看，印度尼西亚物流与货代协会（ALFI）中爪哇及日惹特区主席表示，巴塘综合工业区、肯德尔工业园区及 Jatengland 等园区的新老企业产能持续释放，预计 2026 年三宝垄港集装箱吞吐量至少增长 10%。港口设备的提前布局，正是为应对工业园区新增货源及大

[①] 印度尼西亚媒体报（Media Indonesia）：“Pertumbuhan Arus Peti Kemas Internasional Tembus 11%, Sinyal Positif Ekonomi Indonesia”，2026 年 5 月 29 日，https://mediaindonesia.com/ekonomi/895150/pertumbuhan-arus-peti-kemas-internasional-tembus-11-sinyal-positif-ekonomi-indonesia，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

型集装箱船舶靠泊需求所做的准备[①]。

基京码头启动集装箱服务。在西加里曼丹省港口建设方面，基京码头（Terminal Kijing）[②]正式启动国际集装箱业务，相关设施、设备、系统和监管准备工作均已完成[③]。2026 年 6 月 10 日，基京码头完成首批集装箱装卸，由印度尼西亚普劳劳特航运公司（PT Pulau Laut Line）运营，航线为巴西古当（马来西亚）—巴淡—基京—ICA—基京—巴西古当，首批卸下 70 个空箱。6 月 29 日，基京码头完成首航出口，共装运 180 个集装箱，货物包括铝产品、椰子和粗制椰子油，公布货值约 214 亿印度尼西亚盾。其中，出口 10 箱椰子至中国洋浦；另有来自塔扬地区（Tayan，西加里曼丹省氧化铝生产基地）的 150 箱氧化铝产品发往韩国、日本和中国台湾地区[④]。基京码头的运营模式表明，

[①] 印度尼西亚港口公司："Pelindo Tambah Empat Quay Container Crane di Terminal Peti Kemas Semarang"，2026 年 3 月 16 日，https://pelindo.co.id/media/841/pelindo-tambah-empat-quay-container-crane-di-terminal-peti-kemas-semarang，访问日期：2026 年 7 月 22 日。

[②] 基京码头（Terminal Kijing）位于印度尼西亚西加里曼丹省（Kalimantan Barat）首府坤甸（Pontianak）附近，是印度尼西亚国家战略项目之一，于 2022 年 8 月 9 日正式投入运营。该码头配备集装箱、散货、液体及多用途泊位，可停靠最高 10 万载重吨的船舶，是印度尼西亚西部外岛区域规模最大的现代化港口设施之一，定位为西加里曼丹省的国际物流与贸易门户。

[③] 印度尼西亚港口公司："Terminal Kijing Layani Peti Kemas Perdana"，2026 年 6 月 11 日，https://pelindo.co.id/media/864/terminal-kijing-layani-peti-kemas-perdana，访问日期：2026 年 7 月 25 日。

[④] 印度尼西亚港口公司："Pelindo resmi melepas ekspor perdana (maiden voyage) menggunakan kapal milik PT Pulau Laut Line, menandai dimulainya layanan ekspor langsung dari Kalimantan Barat menuju pasar internasional"，2026 年 6 月 30 日，https://pelindo.co.id/media/865/pelindo-resmi-melepas-ekspor-perdana-maiden-voyage-menggunakan-k

爪哇主岛以外的港口可通过支线航线接入马来西亚巴西古当等区域性转运港，再经由中转连接中国及东北亚市场，为西加里曼丹的大宗商品出口提供一条无需先经陆路运往坤甸港、也无需绕行爪哇岛主枢纽港的出海路径，从而缩短了陆运距离、减少了中转环节。

巴塘工业区启动铁路型内陆港建设。在物流组织方式变革方面，中爪哇巴塘综合工业区（KITB）正式启动铁路型内陆港（Dry Port）开发项目。4 月 21 日，Pelindo、印度尼西亚铁路公司（KAI）、巴塘综合工业区公司（KITB）、中爪哇地方开发公司（PT Sarana Pembangunan Jawa Tengah）及巴塘县属企业（Perumda Aneka Usaha Kabupaten Batang）五方正式签署谅解备忘录，旨在推动建设一体化、高效且具有高竞争力的物流体系，同时满足工业区与港口及国家分销网络的互联互通需求。该项目位于巴塘工业园经济特区（Kawasan Industripolis Batang），规划用地约 30 公顷，初始设计年吞吐能力为 60 万至 65 万标准箱（TEUs），远期可随园区发展提升至 100 万标准箱。铁路型内陆港将作为工业区租户的进出口门户和区

apal-milik-pt-pulau-laut-line-menandai-dimulainya-layanan-ekspor-langsung-dari-kalimantan-barat-menuju-pasar-internasional，访问日期：2026 年 7 月 25 日。

域物流集散中心，通过铁路与港口网络的整合，显著降低国家物流成本并缩短配送时间。

Pelindo 总裁 Achmad Muchtasyar 表示，公司已做好巴塘港作为该工业区物流门户的准备，内陆港将成为港口服务的延伸，加速货物流动并加强与全球港口网络的连通性。印度尼西亚经济统筹部商务与数字经济协调部副部长 Ali Murtopo Simbolon 表示，铁路连通性与港口整合是降低国家物流成本的关键，巴塘工业园的这一举措是合作提供切实解决方案的具体范例。印度尼西亚铁路公司总裁 Bobby Rasyidin 则表示，将致力于提供可靠、可持续的铁路货运服务。项目将分阶段推进：2026 年开展规划与可行性研究，2027 至 2028 年进行基础设施建设，随后进入运营及后续开发阶段[①]。

尼帕转运锚地试运营，打造马六甲海峡海事服务新节点。2026 年 5 月 25 日，Pelindo 在廖内群岛 Harbour Bay Ferry Port 举行尼帕转运锚地（Nipah Transfer Anchorage Area, NTAA）软运营启动仪式[②]。该项目系 5 月 6 日印度尼西

[①] 印度尼西亚港口公司（Pelindo），“Pelindo Dukung Pengembangan Dryport di Kawasan Industri Batang”，2026 年 4 月 23 日，https://pelindo.co.id/media/848/pelindo-dukung-pengembangan-dryport-di-kawasan-industri-batang，访问日期：2026 年 7 月 29 日。

[②] Martinus Job, “Pelindo Lakukan Soft Launching NTAA di Perairan Nipah, Kepulauan Riau”, *Indonesia Shipping Gazette*, 2026 年 5 月 25 日，https://indoshippinggazette.com/2026/pelindo-lakukan-soft-launching-ntaa-di-perairan-nipah-kepulauan-riau/，访问日期：

亚交通部向 Pelindo 授予尼帕水域特许经营权后的落地步骤。NTAA 位于廖内群岛尼帕水域，紧邻马六甲海峡东南出口。密集的航运流量催生了大量船对船转运（STS）、船舶补给、浮式储存等海事服务需求。NTAA 并非马六甲海峡的替代路线，而是依托其航运流量，提供船对船转运、船舶服务及浮式储存三类业务。Pelindo 总裁 Achmad Muchtasyar 表示，印度尼西亚不应仅作为过境国，而应成为具有竞争力和附加值的海事服务提供方[①]。

2026 年 8 月 22 日。

[①] ISL News, “Pelindo Conducts Soft Launch of Port Services in Nipa Sea”, 2026 年 5 月 27 日, https://www.islnewstv.com/2026/05/pelindo-conducts-soft-launch-of-port.html，访问日期：2026 年 7 月 29 日。

二、投资准入与港航经营合规

印度尼西亚港航经营进入许可更新和持续监管并重阶段。现行港航制度以《2008 年第 17 号航运法》及 2024 年第 66 号修订法为上位依据，2024 年修订内容涉及沿海运输保留、港航相关服务、港口收费、海洋环境保护和港口管理机构等。2026 年，风险基础经营许可标准、水上运输相关服务经营规则先后更新，资源出口收益外汇新规也开始实施，企业需要将“取得许可”与“持续合规”放在同等重要的位置。

2.1 港航准入规则持续更新，开放与限制并行

印度尼西亚近年持续调整港航监管制度。2024 年颁布的《航运法》第三次修订法（2024 年第 66 号法律）进一步强化沿海运输权原则（asas cabotage），加强对航运领域外资投资的管控，以保障本国航运企业的经营空间，同时允许水上运输相关服务通过合资方式开展，并调整传统民间航运（pelayaran rakyat）、偏远地区公共运输、港口管理及收费、合资企业船舶登记、航运安全监管等制度[①]。

[①] 印度尼西亚交通部海运总局：《交通部宣传〈关于第三次修订〈2008 年第 17 号航运法〉的 2024 年第 66 号法律〉》（Kemenhub Sosialisasikan Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga Atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Te

2025 年《关于实施风险型营业许可的 2025 年第 28 号政府条例》取代 2021 年第 5 号政府条例，将企业营业许可申请进一步集中至在线单一提交系统（Online Single Submission，OSS），并明确各类许可的办理程序和时限。对外商投资企业，OSS 除核验其拟经营业务是否符合印度尼西亚投资领域限制外，还核验最低投资额和资本要求；一般情况下，每一个五位数印度尼西亚标准产业分类代码（Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia，KBLI）、每一营地点的外商投资额须超过 100 亿印度尼西亚盾[①]，其中不含土地和建筑物[②]。

2026 年第 1 号交通部长条例进一步细化了交通运输

---

ntang Pelayaran），2024 年 11 月 28 日，https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/24325/kemenhub-sosialisasikan-undang-undang-nomor-66-tahun-2024-tentang-perubahan-ketiga-atas-undang-undang-nomor-17-tahun-2008-tentang-pelayaran，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

[①]截至 2026 年 8 月 7 日的最近可得汇率估算（1 印度尼西亚盾约为 0.000377 元人民币），100 亿印度尼西亚盾约为 377 万元人民币。2026 年初以来，印度尼西亚盾持续承受贬值压力。1 月美元兑印度尼西亚盾已逼近 17,000 印度尼西亚盾/美元，17,000 印度尼西亚盾约为 6.4 元人民币；随后受中东局势推高国际油价、油气贸易逆差扩大、企业股息汇出和外债偿付增加美元需求，以及外资流出等因素影响，4 月至 6 月贬值明显加速；5 月中下旬汇率达到 17,700 印度尼西亚盾/美元附近，6 月上旬一度跌至约 18,200 印度尼西亚盾/美元的历史低位。为稳定快速贬值的印度尼西亚盾，印度尼西亚央行于 6 月 9 日在月度例行议息会议之外将政策利率（BI-Rate）上调 0.25 个百分点至 5.50%；随后在 6 月 17—18 日举行的例行议息会议上再次加息 0.25 个百分点至 5.75%。此后印度尼西亚盾虽仍有波动，但总体趋于稳定，至 7 月下旬和 8 月初主要在 17,900—18,100 印度尼西亚盾/美元区间波动。

[②] 印度尼西亚共和国中央政府：《关于实施风险型营业许可的 2025 年第 28 号政府条例》（Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko），2025 年 6 月 5 日，印度尼西亚审计委员会法规数据库；印度尼西亚投资与下游产业部/投资协调委员会官方文本，https://peraturan.bpk.go.id/Details/319773/pp-no-28-tahun-2025，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

行业的经营标准，规定港口运营、水上运输及相关港航服务企业在取得营业许可的同时，还须满足对应业务类别所规定的行业条件[①]。企业开展港航业务须同时遵守《航运法》确立的行业基本规则、现行营业许可制度，以及交通运输领域的专项经营标准。对外资企业而言，虽可在印度尼西亚设立公司，但其所能从事的港航业务范围，须根据拟开展的具体业务类型，逐项核实外资准入条件、投资要求及行业许可，逐一确认其合规性与可行性。

2.2 外资准入开放，海运合资受本国控股限制

印度尼西亚投资制度对商业性业务实行开放准入，惟法律明确禁止投资或规定仅由中央政府实施的业务除外。外国投资者可依据具体业务领域和印度尼西亚标准产业分类（Klasifikasi Baku Lapangan Usaha Indonesia，KBLI）进入市场[②]。

[①] 印度尼西亚交通部：《关于风险型营业许可制度下交通运输行业经营活动标准和/或产品与服务标准的 2026 年第 1 号交通部长条例》（Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2026 tentang Standar Kegiatan Usaha dan/atau Standar Produk/Jasa pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi），2026 年 1 月 26 日制定，2026 年 2 月 2 日起施行，该条例废止并取代 2021 年第 12 号及 2023 年第 13 号交通部长条例，https://jdih.dephub.go.id/peraturan/detail?data=4GP31PlPgrI3CnUcAyT87C4JH5rk8Va9U4pAuoFQwNq08bQLGY8B7rA4vTIZxPGfcU8W50Z5kP2aw8LPgAACsEyZ4Ewy7wG9XYu8bMU6OAXgtZBB7AsmrJZZq5xDkqCX9cfRKft9X5Z5QHnCDIbIQyU4RW，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

[②] 印度尼西亚共和国总统：《关于投资业务领域的 2021 年第 10 号总统条例》（Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2021 tentang Bidang Usaha Penanaman Modal）及《关于修订〈2021 年第 10 号投资业务领域总统条例〉的 2021 年第 49 号总统条例》（Pera

海运合资仍受本国控股限制。2024 年修订后的《航运法》规定，有外国投资者参与的水上运输合资企业（usaha patungan）须由专门从事水上运输业务、且自身全部股份由印度尼西亚公民持有的印度尼西亚企业保持多数股权；相关条文的解释进一步要求印度尼西亚方为最终受益所有人并保持单一多数控制，外国投资者直接或间接持股不得超过 49%[①]。因此，在印度尼西亚依法注册成立的外商投资企业（Perusahaan Penanaman Modal Asing，PMA）虽然属于印度尼西亚法人，其港航业务资格仍需根据实际外资持股结构和具体经营业务审查，不能仅凭在印度尼西亚注册就认定其与纯本地资本企业适用完全相同的准入条件。

2.3 合资船舶门槛提高，购船及股权变更有新规

2024 年修订后的《航运法》对外资参与的海运合资企

turan Presiden Nomor 49 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 10 Tahun 2021 tentang Bidang Usaha Penanaman Modal），2021 年 2 月 2 日、2021 年 5 月 25 日，印度尼西亚审计委员会法规数据库（JDIH BPK），https://peraturan.bpk.go.id/Details/161806/perpres-no-10-tahun-2021，访问日期：2026 年 8 月 9 日；https://peraturan.bpk.go.id/Details/168534/perpres-no-49-tahun-2021，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

[①] 印度尼西亚共和国中央政府：《关于第三次修订〈2008 年第 17 号航运法〉的 2024 年第 66 号法律》（Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran），2024 年 10 月 28 日，第 29 条第 2 款、第 158A 条，印度尼西亚审计委员会法规数据库（JDIH BPK），https://peraturan.bpk.go.id/Details/306526/uu-no-66-tahun-2024，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

业船舶的要求有所调整。相关企业须拥有并运营印度尼西亚籍船舶，每艘最低达到 50,000 总吨（Gross Tonnage，GT），并由印度尼西亚籍船员配员，自 2025 年 10 月 28 日起实施；此前适用的最低规模为 5,000GT，此新标准提高至原来的 10 倍[①]。对中资等外资参与的印度尼西亚航运企业而言，船舶购置已不仅是资产投资行为，新增船舶、股权重组和并购交易均可能直接改变企业适用的船舶规模和登记条件，应在签订购船或股权交易文件前同步核查其合规影响。

2.4 港航企业登记与专项经营资格分开管理

2025 年第 28 号政府条例将企业面对政府办理的风险型营业许可（Perizinan Berusaha Berbasis Risiko）进一步集中至在线单一提交系统（OSS），并取代 2021 年第 5 号政府条例。企业识别号（Nomor Induk Berusaha，NIB）为企

[①] 印度尼西亚共和国中央政府：《关于第三次修订〈2008 年第 17 号航运法〉的 2024 年第 66 号法律》（Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran），2024 年 10 月 28 日，第 29 条第 2 款、第 158A 条，印度尼西亚审计委员会法规数据库（JDIH BPK），https://peraturan.bpk.go.id/Details/306526/uu-no-66-tahun-2024，访问日期：2026 年 8 月 9 日；印度尼西亚国家船东协会（Indonesian National Shipowners' Association，INSA）：《第 58 届 INSA 就上市航运公司资本所有权提出意见》（Indonesian National Shipowners' Association ke-58 Beri Masukan terkait Kepemilikan Modal pada Perusahaan Pelayaran Terbuka），2025 年 10 月 13 日，https://dppinsa.com/content/detail/indonesian_national_shipowners-_association_ke-58_beri_masukan_terkait_kepemilikan_modal_pada_perusahaan_pelayaran_terbuka，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

业登记证明和经营主体的身份文件[①]。2026 年第 1 号交通部长条例又取代 2021 年第 12 号及 2023 年第 13 号交通部长条例，更新交通运输行业各项经营活动和产品、服务的具体标准[②]。外资或本地企业取得公司登记和 NIB 后，若要取得港口经营、海运、装卸、代理等具体港航业务资格，仍需按照实际开展的业务核对相应交通行业经营条件和许可。

2.5 港口设施分类管理，投资建设与经营权限分别审批

公共港口经营主体（Badan Usaha Pelabuhan，简称 BUP）从事港口经营活动，除须具备企业资质和行业许可外，还需要与港口管理机构（Badan Pengelola Pelabuhan，BPP）签订特许经营协议（konsesi）或达成其他法定合作

[①] 印度尼西亚共和国政府：《关于实施风险型营业许可的 2025 年第 28 号政府条例》（Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko），2025 年 6 月 5 日，第 206 条、第 208 条、第 212 条，印度尼西亚审计委员会法规数据库（JDIH BPK），https://peraturan.bpk.go.id/Details/319773/pp-no-28-tahun-2025，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

[②] 印度尼西亚交通部：《关于风险型营业许可制度下交通运输行业经营活动标准和/或产品与服务标准的 2026 年第 1 号交通部长条例》（Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 1 Tahun 2026 tentang Standar Kegiatan Usaha dan/atau Standar Produk/Jasa pada Penyelenggaraan Perizinan Berusaha Berbasis Risiko Sektor Transportasi），2026 年 1 月 26 日制定、2026 年 2 月 2 日起生效，《印度尼西亚国家公报》2026 年第 71 号，印度尼西亚交通部法律文献与信息网络（JDIH Kementerian Perhubungan），https://jdih.dephub.go.id/peraturan/detail?data=4GP31PlPgrI3CnUcAyT87C4JH5rk8Va9U4pAuoFQwNq08bQLGY8B7rA4vTIZxPGfcU8W50Z5kP2aw8LPgAACsEyZ4Ewy7wG9XYu8bMU6OAXgtZBB7AsmrJZZq5xDkqCX9cfRKft9X5Z5QHnCDIbIQyU4RW，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

安排[①]。

工业、矿业、电力、水泥等项目自建的码头设施，通常被归为专用码头（Terminal Khusus）或自用码头（Terminal untuk Kepentingan Sendiri），其基本功能是服务于企业自身主营业务。现行2021年第52号交通部长条例仍将二者作为独立的法定类别进行管理。若设施功能、主营业务或经营范围发生变化，企业须按规定办理相应调整；若涉及转为公共港口，则须进入相应特许经营程序[②]。

中资企业在评估港口、工业园区或矿业配套码头项目时，应以政府批准文件所载明的法定设施类型、服务范围及经营权来源为依据，不能仅凭工业港、自有码头等商业称谓，或招商文件、合作备忘录等材料，即认定项目已取

[①] 印度尼西亚交通部：《关于港口管理机构与港口经营主体在港口领域实行特许经营及其他合作形式的2021年第48号交通部长条例》（Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2021 tentang Konsesi dan Kerja Sama Bentuk Lainnya antara Penyelenggara Pelabuhan dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhanan），2021年6月9日制定、2021年6月16日起生效，《印度尼西亚国家公报》2021年第690号，印度尼西亚交通部法律文献与信息网络（JDIH Kementerian Perhubungan），https://jdih.dephub.go.id/peraturan/detail?data=5StpahdLcLZBZGNoeKNopt4UvHMaFZtGZ4fSrWawtGTp4eblBj23CMB4TtqMWWOA668bRdVHVjPM44DpL9NmxwtX4eVM2ihk4TD8n4Fqsd92UkI7fVMzk8DRYKqMg3glew2iDTxDqB4ZqqiC8dqVnvXmUy，访问日期：2026年8月9日。

[②] 印度尼西亚交通部：《关于专用码头和自用码头的2021年第52号交通部长条例》（Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2021 tentang Terminal Khusus dan Terminal untuk Kepentingan Sendiri），2021年6月9日制定、2021年6月16日起生效，《印度尼西亚国家公报》2021年第694号，印度尼西亚交通部法律文献与信息网络（JDIH Kementerian Perhubungan），https://jdih.dephub.go.id/peraturan/detail?data=3FGSD6fglrlHMqsYHBzJA38X2KnvpY8v64eYAG4CMp088hixhm74tW54p9dVLiRLtq4Dx5abnccen8QmGIIcUVTp4uXIOH16jNl4J9bLNsS9SN4ZmSwwHZoODFLOvxjg1Xug8KrVtrfULuUAHpVKaK55Hy，访问日期：2026年8月9日。

得面向社会提供港口服务和收取费用的公共经营权。

2.6 国内港际运输印度尼西亚籍船舶优先，外国船舶限特定作业

印度尼西亚《航运法》确立的沿海运输保留原则规定，国内港口之间的旅客与货物运输应当由印度尼西亚国内海运企业使用印度尼西亚籍船舶经营。2024 年《航运法》第三次修订后，这一制度得以保留并得到进一步强化[①]。外国船舶仅可用于普通客货运输以外的特定海上作业，但须依据《2021 年第 2 号交通部长条例》取得外国船舶使用批准（Persetujuan Penggunaan Kapal Asing，PPKA），且批准范围严格受限于符合规定的船舶和作业活动[②]。

[①] 印度尼西亚共和国中央政府：《2008 年第 17 号航运法》（Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran），2008 年 4 月 7 日，经《关于第三次修订〈2008 年第 17 号航运法〉的 2024 年第 66 号法律》（Undang-Undang Nomor 66 Tahun 2024 tentang Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran）修订，印度尼西亚审计委员会法规数据库。https://peraturan.bpk.go.id/Details/39060，访问日期：2026 年 8 月 9 日。；https://peraturan.bpk.go.id/Details/306526/uu-no-66-tahun-2024，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

[②] 印度尼西亚交通部：《关于在印度尼西亚水域从事非客货运输其他活动的外国船舶使用批准程序与条件的 2021 年第 2 号交通部长条例》（Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 2 Tahun 2021 tentang Tata Cara dan Persyaratan Pemberian Persetujuan Penggunaan Kapal Asing untuk Kegiatan Lain di Wilayah Perairan Indonesia yang Tidak Termasuk Kegiatan Mengangkut Penumpang dan Barang），2021 年 1 月 29 日制定、2021 年 2 月 1 日生效，《印度尼西亚国家公报》2021 年第 74 号，印度尼西亚交通部法律文献与信息网络。https://jdih.dephub.go.id/peraturan/detail?data=0Q966luwmVYLXEiQPyOdJT4KBqJPyhSuh4JIPipXFlui4OcOhDobCPE8MPaFlIpvwA8bNz59CnqFR4ubAU4NF0DK8QjjIZC9M7H8WABD2Qfg7p2XC7tLUubsL9o8mZqXpfqr76hsKMXfT8C8y8RWF7UGCo，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

2.7 企业须承担服务人员培训的相关费用

2026 年 3 月生效的《2026 年第 3 号交通部长条例》重点细化了水上运输相关服务（Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan）从业人员的能力要求。港口装卸作业人员须以职业能力证书、培训证书或符合规定的从业经历证明其专业能力。除船员代理企业外，其他水上运输相关服务企业的从业人员也须取得相应职业能力或培训证明。新规同时要求企业持续提升从业人员专业能力并承担相关培训费用。装卸企业还须与港口管理机构或已取得特许经营权的公共港口经营主体（Badan Usaha Pelabuhan，BUP）建立合作关系[①]。

2.8 港口建设须取得用地、用海、疏浚填海及环境审批

港口、码头及工业配套港区通常同时占用陆域和海域，项目建设须分别满足两类空间利用的管理要求。陆域空间规划及利用主要适用《关于空间规划实施的 2021 年

[①] 印度尼西亚交通部：《关于修订〈2021 年第 59 号水上运输相关服务经营管理条例〉的 2026 年第 3 号交通部长条例》（Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 3 Tahun 2026 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 59 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Usaha Jasa Terkait dengan Angkutan di Perairan），2026 年 2 月 11 日制定、2026 年 3 月 11 日生效，《印度尼西亚国家公报》2026 年第 171 号，印度尼西亚交通部法律文献与信息网络。https://jdih.dephub.go.id/peraturan/detail?data=L0FbasiE4JtDsUsF1A4h6n4uUiu8YwLR94eXvxBeI79U4jpNskMVjX94OTdR7rbdTv4UrPe4o4oE74PZhzq0AbB34aBD3j0yz2p8n0O4NfCYhY6vytgP5iJUl9jXl5n4JXqKDQsnC6nuSwwCcUKhDOyKsn，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

第 21 号政府条例》，海域利用则受《关于海洋空间规划实施的 2021 年第 28 号海洋与渔业部长条例》约束①。涉及港池、航道和码头建设中的疏浚或填海工程，还须按照《2018 年第 125 号疏浚和填海交通部长条例》及其 2021 年修订条例办理相应审批，并落实工程规范、疏浚物处置及航行安全保障要求②。项目环境审批则依据《关于环境保护与管理实施的 2021 年第 22 号政府条例》，覆盖建设和运营两阶段，涉及海洋水质、废弃物、危险物质及其他环境影响评估事项③。

因此，港口项目即便已取得土地权属、港口建设资格

① 印度尼西亚共和国中央政府：《关于空间规划实施的 2021 年第 21 号政府条例》（Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang），2021 年 2 月 2 日，印度尼西亚审计委员会法规数据库。https://peraturan.bpk.go.id/Details/161851/pp-no-21-tahun-2021，访问日期：2026 年 8 月 9 日；印度尼西亚海洋与渔业部：《关于海洋空间规划实施的 2021 年第 28 号海洋与渔业部长条例》（Peraturan Menteri Kelautan dan Perikanan Nomor 28 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Penataan Ruang Laut），2021 年，印度尼西亚审计委员会法规数据库，https://peraturan.bpk.go.id/Home/Details/190275/permen-kkp-no-28-tahun-2021，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

② 印度尼西亚交通部：《关于疏浚和填海的 2018 年第 125 号交通部长条例》（Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 125 Tahun 2018 tentang Pengerukan dan Reklamasi），2018 年 12 月 26 日，经《关于修订〈2018 年第 125 号疏浚和填海交通部长条例〉的 2021 年第 53 号交通部长条例》（Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 53 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 125 Tahun 2018 tentang Pengerukan dan Reklamasi）修订，印度尼西亚审计委员会法规数据库。https://peraturan.bpk.go.id/Details/284667/permenhub-no-125-tahun-2018，访问日期：2026 年 8 月 9 日；https://peraturan.bpk.go.id/Details/284664/permenhub-no-53-tahun-2021，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

③ 印度尼西亚共和国中央政府:《关于环境保护与管理实施的 2021 年第 22 号政府条例》（Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup），2021 年 2 月 2 日，印度尼西亚审计委员会法规数据库，https://peraturan.bpk.go.id/Details/161852/pp-no-22-tahun-2021，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

或地方政府支持，用地、用海、疏浚填海及环境审批仍须依据各自法规分别完成。相关条件应在项目投资决策和工程建设计划中同步落实。

2.9 设备进口与外籍用工规则持续调整，资源性出口外汇管制趋严

设备进口方面，现行制度以《关于进口政策与管理的2025年第16号贸易部长条例》为基础，该条例于2025年首次发布后，于2026年6月被《2026年第18号贸易部长条例》修订更新。最新调整涉及进口经营许可的申请与变更、进口批准延期、检验报告、进口申报、实际进口报告及行政制裁等事项。港机、施工设备、船舶备件及二手设备应根据商品类别和设备状态分别核查进口要求[①]。

外籍用工方面，印度尼西亚对外籍员工（TKA）的管理正在从单一的许可审批，转向更加注重带动本地就业、实现技能转移和强化现场监管。印度尼西亚劳工部《2025

[①] 印度尼西亚贸易部：《关于第二次修订〈2025年第16号进口政策与管理条例〉的2026年第18号贸易部长条例》（Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 18 Tahun 2026 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 16 Tahun 2025 tentang Kebijakan dan Pengaturan Impor），2026年6月3日制定、2026年6月4日公布并生效，《印度尼西亚国家公报》2026年第361号，印度尼西亚贸易部法律文献与信息网络。https://jdih.kemendag.go.id/peraturan/peraturan-menteri-perdagangan-republik-indonesia-nomor-18-tahun-2026-tentang-perubahan-kedua-atas-peraturan-menteri-perdagangan-nomor-16-tahun-2025-tentang-kebijakan-dan-pengaturan-impor，访问日期：2026年8月9日。

—2029 年战略规划》已将“因使用外籍员工形成的本地就业人数”列为正式绩效指标，目标从 2025 年的 1 万人逐步提高至 2029 年的 1.4 万人；同期，参与外籍员工监管的地方劳工部门比例计划由 38%提高至 52%[①]。2025 年印度尼西亚劳工部预算文件设定两项硬性指标。其一，企业每雇用一名外籍员工，须同步安排一名印度尼西亚本地员工作为配套人员，该要求须 100%落实；其二，凡承担技术传授或技能培训职责的外籍员工，须确保所对应的印度尼西亚本地员工完成培训并取得能力认证，该项指标同样须 100%达成[②]。印度尼西亚外籍用工政策的核心逻辑正在转变，不再只是简单限制外籍员工数量，而是要求企业在使用外籍专业人员的同时，同步培养出合格的本地人才。与此同时，印度尼西亚相关部门的监管执行力度明显加强。

[①] 印度尼西亚劳工部：《关于劳工部 2025—2029 年战略规划的 2025 年第 9 号劳工部长条例》（Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 9 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Ketenagakerjaan Tahun 2025-2029），2025 年 10 月 10 日制定，2025 年 10 月 15 日公布，《印度尼西亚国家公报》2025 年第 818 号；战略规划将“因使用外籍员工形成的就业人数”（Jumlah Penempatan Tenaga Kerja sebagai akibat Penggunaan TKA）设为外籍员工管理绩效指标，2025—2029 年目标分别为 1 万、1.1 万、1.2 万、1.3 万和 1.4 万人，并将参与外籍员工监管的地方劳工部门比例目标由 40%逐步提高至 52%。印度尼西亚劳工部法律文献与信息网络，https://jdih.kemnaker.go.id/peraturan/detail/2776/peraturan-menteri-ketenagakerjaan-nomor-9-tahun-2025，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

[②] 印度尼西亚劳工部：《2025 财政年度预算执行清单》（Daftar Isian Pelaksanaan Anggaran (DIPA) Induk Tahun Anggaran 2025），“加强外籍员工使用管理”项目，2024 年 12 月 2 日，https://ppid.kemnaker.go.id/uploads/informasi_publik/dipa_2025.pdf，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

2026 年 1-2 月，劳工部已在 6 个省份对 12 家违反外籍员工使用规定的企业处以合计 44.82 亿印度尼西亚盾罚款[①]。

资金监管方面，2026 年 6 月起实施的《2026 年第 21 号政府条例》对自然资源出口收益外汇（DHE SDA）的境内留存作出新规定。非油气自然资源出口商须将出口收益的 100%存放于境内专用账户，期限至少 12 个月；油气出口商的最低存放比例为 30%，期限不少于 3 个月[②]。该规定直接约束的是资源出口商，但对于以矿产、种植业、林业和渔业出口货源为主的港口和航运项目而言，货主资金被长期锁定在境内，将间接导致这些项目的港口投资、设备采购及运输结算面临更大的不确定性或资金压力。

① 印度尼西亚劳工部：《劳工部查处 12 家违反外籍员工规定企业，罚款 44.82 亿印尼盾》（Kemnaker Tindak 12 Perusahaan Pelanggar TKA, Denda Rp4,48 Miliar），2026 年 2 月 23 日，https://kemnaker.go.id/news/detail/kemnaker-tindak-12-perusahaan-pelanggar-tka-denda-rp448-miliar，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

② 印度尼西亚共和国中央政府：《关于第三次修订〈2023 年第 36 号自然资源出口收益外汇政府条例〉的 2026 年第 21 号政府条例》（Peraturan Pemerintah Nomor 21 Tahun 2026 tentang Perubahan Ketiga atas Peraturan Pemerintah Nomor 36 Tahun 2023 tentang Devisa Hasil Ekspor dari Kegiatan Pengusahaan, Pengelolaan, dan/atau Pengolahan Sumber Daya Alam），2026 年 5 月 6 日，https://peraturan.bpk.go.id/Details/349944/pp-no-21-tahun-2026，访问日期：2026 年 8 月 9 日；印度尼西亚财政部：《政府自 6 月 1 日起实施新的自然资源出口收益外汇规定》（Pemerintah Berlakukan Aturan Baru DHE SDA Mulai 1 Juni），2026 年 5 月 31 日，https://fiskal.kemenkeu.go.id/publikasi/siaran-pers-detil/631，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

三、风险重心由工程建设转向运营合规

随着中资企业在印度尼西亚港航领域的业务从工程承包向码头运营、产业物流和航运服务延伸，风险管控重点已从施工进度和工程成本，扩展到经营权、货源、资金回收、环境责任、属地用工及外部贸易规则等多个方面。对长期运营型项目而言，能否形成稳定、合规且可持续的现金流，其重要性已不亚于项目建设本身。

3.1 港口经营权边界决定投产范围与收费能力

不同类型的港口项目适用不同的准入路径。公共港口须与港口管理机构签订特许经营协议，具体规则由《2021年第48号交通部长条例》规定；工业园区或矿业项目自建的码头，则依据《2021年第52号交通部长条例》分为专用码头和自用码头两类，服务范围和经营权限均以批准文件为准[①]。公共港口可向社会开放并收取费用，而专用

[①] 印度尼西亚交通部：《关于港口管理机构与港口经营主体在港口领域实行特许经营及其他合作形式的2021年第48号交通部长条例》（Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2021 tentang Konsesi dan Kerja Sama Bentuk Lainnya antara Penyelenggara Pelabuhan dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhanan），2021年6月9日，https://jdih.dephub.go.id/peraturan/detail?data=5StpahdLcLZBZGNoeKNopt4UvHMaFZtGZ4fSrWawtGTp4eblBj23CMB4TtqMWWOA668bRdVHVjPM44DpL9NmxwtX4eVM2ihk4TD8n4Fqsd92UkI7fVMzk8DRYKqMg3glew2iDTxDqB4ZqqiC8dqVnvXmUy，访问日期：2026年8月9日；印度尼西亚交通部：《关于专用码头和自用码头的2021年第52号交通部长条例》（Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2021 tentang Terminal Khusus dan Terminal untuk Kepentingan Sendiri），2021年6月9日，https://jdih.dephub.go.id/peraturan/detail?data=3FGSD6fglrlHMqsYHBzJA38X2K

码头和自用码头只能服务于企业自身业务。若工业项目配套码头希望对外开放或收费，须先变更设施类别并进入特许经营程序，否则超出批准范围的经营活动将面临处罚。

因此，港口项目风险之一在于实际拟开展的业务与已取得的经营权限不相匹配。公共港口须重点核查特许经营的范围、期限及获准提供的服务类别；工业配套码头则应核实批准的服务对象、货种及是否允许第三方使用。项目建成后，超出批准范围的业务和收入来源均可能被叫停，并非建成投产即可直接运营收费。

3.2 环境执法加压，园区运营面临常态化合规整改

港口及临港工业项目的环境风险贯穿建设、投产及运营全过程。《关于环境保护与管理实施的 2021 年第 22 号政府条例》（PP 22/2021）将环境批准、水质保护、空气量管理、废物处置及行政处罚纳入统一管理[①]。

执法力度加大。2025 年 6 月，印度尼西亚环境部检查莫罗瓦利工业园（IMIP），发现五项重大违规：超过 1,800

nvpY8v64eYAG4CMp088hixhm74tW54p9dVLiRLtq4Dx5abnccen8QmGIIcUVTp4uXIOH16jNl4J9bLNsS9SN4ZmSwwHZoODFLOvxjg1Xug8KrVtrfULuUAHpVKaK55Hy，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

① 印度尼西亚共和国中央政府:《关于环境保护与管理实施的 2021 年第 22 号政府条例》（Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Perlindungan dan Pengelolaan Lingkungan Hidup），2021 年 2 月 2 日，https://peraturan.bpk.go.id/Details/161852/pp-no-22-tahun-2021，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

公顷建设活动未纳入环境影响分析（AMDAL）；超过 10 公顷、约 1,200 万吨镍渣和尾矿非法堆存；24 个排放源未配备连续监测系统（CEMS）；无集中式污水处理设施（IPAL），废水直排污染环境。环境部随即采取行政强制、罚款及全面环境审计等措施[①]。

对中资港口及园区投资而言，环境合规须覆盖实际建设边界、入园企业、废物处理、排放监测及运营变更等各环节。环境文件与实际生产活动长期不符，将直接引发整改、停产乃至处罚风险。

3.3 外籍用工合规成本上升

印度尼西亚外籍用工监管正从资格审批转向实效考核，企业合规压力已延伸至人员配置方面。印度尼西亚劳工部的执法力度也同步加码。对中资港航及临港工业企业而言，外籍人员管理已不止于签证和居留手续。外国劳工使用计划（RPTKA）、岗位与工作地点一致性、本地人员配套及培训技能传递，均须纳入项目全周期的人员规划和运营成本。企业在测算用工成本时，须将配套本地员工

[①] 印度尼西亚环境部/环境控制局：《环境部/环境控制局发现 IMIP 工业园存在严重环境违规》（KLH/BPLH Temukan Pelanggaran Lingkungan Serius di Kawasan Industri PT IMIP），2025 年 6 月 17 日，https://kemenlh.go.id/news/detail/klhbplh-temukan-pelanggaran-lingkungan-serius-di-kawasan-industri-pt-imip，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

薪酬、培训支出及潜在合规风险成本一并计入。

3.4 强迫劳动进口禁令与对美关税叠加

2026 年外部贸易规则已对以印度尼西亚作为生产和出口基地的企业形成双重约束。进口方面，印度尼西亚贸易部于 2026 年 4 月发布《2026 年第 9 号贸易部长条例》，禁止进口任何在生产环节涉及强迫劳动的货物，并要求进口商审查供应链，政府有权对涉嫌货物进行调查并禁止通关[①]。出口方面，美国贸易代表办公室（USTR）于 2026 年 7 月 23 日完成相关 301 调查，自 7 月 24 日起对印度尼西亚输美货物加征 10%的 301 条款关税，部分产品除外[②]。

以印度尼西亚作为加工基地并面向美国出口的中资企业，须同时应对进口环节的供应链劳工合规审查与出口环节的关税成本上升。港航企业在服务此类客户时，货源

[①] 印度尼西亚贸易部：《关于强迫劳动生产货物进口的 2026 年第 9 号贸易部长条例》（Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 9 Tahun 2026 tentang Impor Barang yang Dihasilkan dari Kegiatan Usaha dengan Kerja Paksa），2026 年 4 月 14 日，https://jdih.kemendag.go.id/peraturan/peraturan-menteri-perdagangan-republik-indonesia-nomor-9-tahun-2026-tentang-impor-barang-yang-dihasilkan-dari-kegiatan-usaha-dengan-kerja-paksa，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

[②] 美国贸易代表办公室：《关于各经济体强迫劳动产品进口禁令相关“301 条款”调查采取行动的公告》（Notice of Actions in Section 301 Investigations of Acts, Policies, and Practices of Various Economies Related to the Failure of Each Economy to Impose and Effectively Enforce a Prohibition on the Importation of Goods Produced with Forced Labor），2026 年 7 月 23 日，https://ustr.gov/sites/default/files/files/Press/Releases/2026/FLIP%20301%20Investigation%20Final%20Action%20FRN%207-23-26%20FINAL.pdf，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

流向和客户付汇能力均可能受到影响。对相关项目而言，供应商劳动合规资料、原产地证明、加工工序记录、产品税则归类以及贸易合同中的关税承担条款，逐步成为跨境物流和投资评估中不可回避的审查事项。

四、建立分阶段投资与动态合规体系

中资企业针对印度尼西亚港航项目的投资，应在推进落地建设的同时，将重心进一步放到确保持续经营之上。在法规密集调整、资源型货源高度集中、外汇监管趋严以及外部贸易规则不断变化的背景下，经营权范围、货源稳定性、资金安排、属地用工和跨境合规已不能作为各自独立的因素分别处理，须纳入统一的决策框架进行综合考量。企业应采取分阶段投入（如先租后建、小规模试运营后扩产）、强化合同保障（如锁定长期货量协议、明确关税承担机制），并通过持续合规审查，将长期经营的不确定性降至可控水平。

4.1 重资产项目分阶段推进

不同类型港航项目的经营权来源及业务范畴各不相同，回报路径亦有差异，中资企业不宜仅凭工程机会或地方招商条件确定投资规模。对于码头、港口等重资产项目，可在立项、签约、开工和扩产等关键节点设立相应投资条件，明确经营权范围、核心货源合同、融资到位情况和土地建设条件等，再确定下一阶段的投入。经营条件尚不成

熟时，可先以航线运营、工程建设、设备供应或港口设施维护服务等内容进入印度尼西亚市场，待客户、货源和属地团队稳定后，再相机扩大长期资产配置。申请特许经营项目时，要对经营期限、收费机制、追加投资义务、资产移交和提前终止等条款逐项算清财务影响[①]，并据此评估项目整体现金流和退出风险。

4.2 逐步降低对单一货主的依赖

资源型港口的吞吐量预测，应以实际吞吐量数据为依据，不宜直接套用工业园区规划产能。以中苏拉威西为例，2026 年 5 月，钢铁、镍和矿物燃料三类商品出口合计占中苏拉威西省出口总额的 88.33%，同期全省 78%的出口货值经巴哈多比港（Bahodopi）装船外运②。这说明港口收入极大程度上依赖少数几个大型货主的出货节奏；一旦主

① 印度尼西亚交通部：《关于港口管理机构与港口经营主体在港口领域实行特许经营及其他合作形式的 2021 年第 48 号交通部长条例》（Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 48 Tahun 2021 tentang Konsesi dan Kerja Sama Bentuk Lainnya antara Penyelenggara Pelabuhan dengan Badan Usaha Pelabuhan di Bidang Kepelabuhanan），2021 年 6 月 9 日；印度尼西亚交通部：《关于专用码头和自用码头的 2021 年第 52 号交通部长条例》（Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2021 tentang Terminal Khusus dan Terminal untuk Kepentingan Sendiri），2021 年 6 月 9 日。

② 巴哈多比港（Bahodopi）是印度尼西亚中央统计局中苏拉威西省分局对外贸易统计中采用的主要装货港名称，位于中苏拉威西省莫罗瓦利县巴哈多比地区。莫罗瓦利工业园位于该地区沿海，其海运物流主要依托法图菲亚（Fatufia）和拉博塔（Labota）两处生产配套专用码头。参见印度尼西亚中央统计局中苏拉威西省分局：《2026 年 5 月中苏拉威西出口额同比增加 7362 万美元》，2026 年 7 月 1 日；印度尼西亚莫罗瓦利工业园有限公司：《码头》（Jetty），https://imip.co.id/infrastruktur-pendukung-jetty/，访问日期：2026 年 8 月 9 日。

要货主减产或出口政策调整，港口将面临产能闲置和收入下滑的风险。

针对这一特征，建议将投资规模与长期货源合同绑定。合同须明确最低吞吐量承诺及未达量补偿机制、费率调整办法、付款保障及提前终止等条款，并针对主要货主的生产波动、出口政策变化或信用状况恶化，设置重新议价和暂缓投资的触发条件。在港口许可和设施条件允许的前提下，逐步拓展货主和货种结构，降低单一货主或单一货种波动对项目现金流的影响。

4.3 按 DHE SDA 新规安排现金流

2026 年 6 月起实施的资金安排应充分考虑自然资源口收益外汇（DHE SDA）的新规要求，非油气自然资源出口商须将 100%的出口收益存放于境内专用账户至少 12 个月，油气出口商最低留存 30%、期限不少于 3 个月，且须通过国有银行体系管理，兑换印度尼西亚盾的比例不超过 50%[①]。据此，中资港航企业应在资金安排方面做好以

[①] 印度尼西亚财政部：《政府自 6 月 1 日起实施新的自然资源出口收益外汇规定》（Pemerintah Berlakukan Aturan Baru DHE SDA Mulai 1 Juni），2026 年 5 月 31 日，https://fiskal.kemenkeu.go.id/publikasi/siaran-pers-detil/631，访问日期：2026 年 8 月 10 日。；印度尼西亚银行：《关于第二次修订〈2023 年第 7 号出口收益外汇和进口支付外汇条例〉的 2026 年第 5 号印度尼西亚银行条例》（Peraturan Bank Indonesia Nomor 5 Tahun 2026 tentang Perubahan Kedua atas Peraturan Bank Indonesia Nomor 7 Tahun 2023 tentang Devisa Hasil Ekspor dan Devisa Pembayaran Impor），2026 年 5 月 29 日，h

下准备。

第一，分币种测算资金需求。企业的运营支出（工资、燃油、港口费、税费）以印度尼西亚盾为主，但设备采购、偿还外债及股东回报可能涉及美元或其他外币。应提前测算未来 12 个月内两类币种的收支缺口，优先确保合同约定收款币种与主要支出币种一致，减少汇率波动带来的不确定性。

第二，在印度尼西亚境内账户预留充足的运营资金，确保在货主因资金被锁定而延迟付款的情况下，工资、燃油、港口费等刚性支出仍能按时支付，避免因短期流动性问题影响正常运营。

第三，在与资源货主签订长期运输或码头服务合同时，明确约定付款账户、结算币种、汇率调整机制及逾期付款的保障措施（如违约金或暂停服务权），并在合同条款中充分考虑出口收入无法随时汇出境外这一现实问题。

4.4 搭建本地化管理团队

中资港航项目进入运营阶段后，应逐步减少对单一合作方或外派团队的依赖，并将管理机制完善和本地团队建

ttps://www.bi.go.id/id/publikasi/peraturan/Pages/PBI_052026.aspx，访问日期：2026 年 8 月 10 日。

设放在同等重要的位置。既要建立合资公司的决策和管理制度，也要培养一批能够承担核心职能的印度尼西亚籍员工。

合资合同方面，须明确重大事项表决、预算与融资审批、银行账户管理、关联交易、信息获取、违约处理及退出机制等核心条款。

人员培养方面，应逐步形成由印度尼西亚籍员工负责财务、法务合规、人力资源、安全环保及现场运营等关键岗位的本地团队。同时，中方外派人员须承担技术传授职责，通过“一带一”或集中培训等方式，帮助本地员工掌握岗位技能并取得能力认证。印度尼西亚劳工部已将外籍人员带动本地就业和技术传授纳入 2025—2029 年绩效考核指标，企业须在日常管理中落实培训和认证要求[①]。

在环境、安全和劳动合规管理方面，企业应设立专门的责任岗位，定期开展内部审计，将外部监管要求转化为企业的常态化管理流程。

4.5 建立法规定期复核与供应链信息留存机制

[①] 印度尼西亚劳工部：《关于劳工部 2025—2029 年战略规划的 2025 年第 9 号劳工部长条例》（Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 9 Tahun 2025 tentang Rencana Strategis Kementerian Ketenagakerjaan Tahun 2025–2029），2025 年 10 月 10 日，https://jdih.kemnaker.go.id/peraturan/detail/2776/peraturan-menteri-ketenagakerjaan-nomor-9-tahun-2025，访问日期：2026 年 8 月 10 日。

2026 年以来，印度尼西亚在交通许可、港航服务、进口管制及劳动用工等领域的规则均有新的调整。企业仅在项目设立阶段做一次性法律审查，已难以满足长期运营的需要。建议区域总部或印度尼西亚本地公司建立固定的法规跟踪与复核机制，对港航许可、进出口、外汇、劳动、环境及主要出口市场规则等进行定期核查，并在许可证续期、船舶或设备采购、重大客户签约及新增业务前开展专项审查。

在供应链合规方面，印度尼西亚贸易部已于 2026 年 4 月出台《2026 年第 9 号贸易部长条例》，禁止进口涉及强迫劳动生产的货物，并建立调查组对涉嫌货物进行调查。美国贸易代表办公室随后于 7 月 23 日对印度尼西亚等 60 个经济体作出最终裁定，自 7 月 24 日起对印度尼西亚输美商品加征 10%的 301 条款关税[①]。港航企业的收入直接取决于货主的出货量，而货主能否稳定出口受进口国关税

[①] 印度尼西亚贸易部：《关于强迫劳动生产货物进口的 2026 年第 9 号贸易部长条例》（Peraturan Menteri Perdagangan Nomor 9 Tahun 2026 tentang Impor Barang yang Dihasilkan dari Kegiatan Usaha dengan Kerja Paksa），2026 年 4 月 14 日，https://jdih.kemendag.go.id/peraturan/peraturan-menteri-perdagangan-republik-indonesia-nomor-9-tahun-2026-tentang-impor-barang-yang-dihasilkan-dari-kegiatan-usaha-dengan-kerja-paksa，访问日期：2026 年 8 月 10 日。；美国贸易代表办公室：《美国贸易代表办公室就强迫劳动相关“301 条款”调查采取最终措施》（USTR Takes Action in Forced Labor Section 301 Investigations），2026 年 7 月 23 日，https://ustr.gov/about/policy-offices/press-office/press-releases/2026/july/ustr-takes-action-forced-labor-section-301-investigations，访问日期：2026 年 8 月 10 日。

和印度尼西亚出口管制的影响。建议企业留存主要客户的货物来源、生产主体、关键供应商及出口流向等信息，用于评估客户的业务稳定性，并在签约时将其作为客户风险审查的基本内容。

同时，Pelindo 正推动建设 ADHARA 数字平台，目标是整合码头运营、物流服务和各方数据，形成全国统一的物流数据体系[①]。该平台未来或成为港口作业和数据交换的统一入口，中资系统和设备供应商应关注其接口标准与数据规范，做好对接准备。

[①] 印度尼西亚港口公司：《印度尼西亚港口公司携手国家发展规划部推动国家物流体系转型》（Pelindo Gandeng Bappenas Dorong Transformasi Sistem Logistik Nasional），2026 年 4 月 29 日，https://pelindo.co.id/media/download/850/pelindo-gandeng-bappenas-dorong-transformasi-sistem-logistik-nasional，访问日期：2026 年 8 月 10 日。

结　语

当前，印度尼西亚港航市场扩张与中资布局深化并行，但监管环境已发生深刻变化。投资印度尼西亚港航产业的中资企业，正经历从工程建设向持续经营转变的关键发展期。能否在取得码头、航线等重资产之后，形成稳定、合规、可持续的现金流，已成为决定项目成败的重要因素。短期看，经营权边界、资源型货源波动、外汇留存与属地用工等约束将显著提升运营门槛；长期看，中资企业的竞争力不再取决于拿项目的速度，而取决于扎根下来的能力。中资企业应坚持以分阶段投入、动态合规与本地化深度运营，将自身发展嵌入印度尼西亚港航现代化与产业链共建进程。

郑松筠（上海海事大学国际海洋治理研究院、外国语学院）

联系地址：淮海中路 622 弄 7 号 308 室

联系电话：021-33165460

联系邮箱：zbzh@sh-popss.gov.cn

本报告为研究团队基于公开信息、行业调研、数据分析及专业研究方法独立编制完成的研究成果，仅供行业研究、学术研讨、决策参考交流使用，不构成任何商业、投资、法律、财税及其他专业实操建议。报告免费获取，未经书面正式授权，任何机构及个人不得擅自转载、复制、篡改、摘抄、传播本报告全部或部分内容。