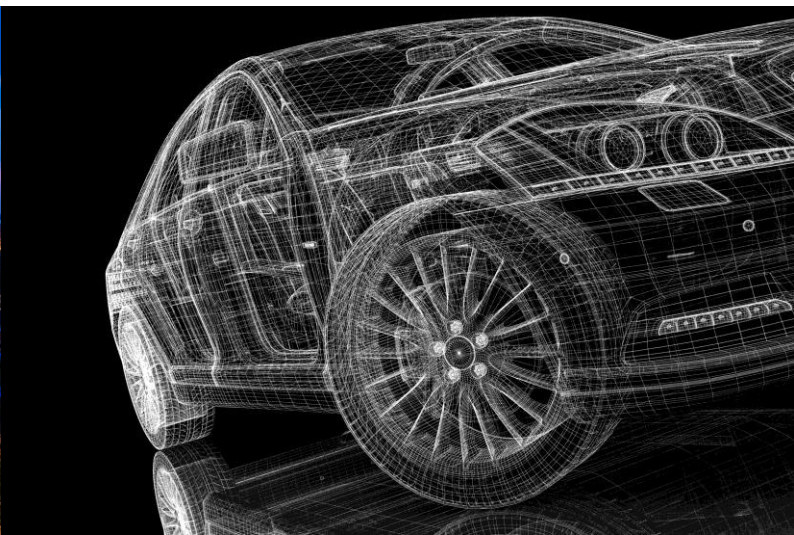


Lanza, G. (Hrsg.)
Peters, S.; Weis, T.:

Stand der Automobilwirtschaft in der ASEAN-Region - 2015



Lanza, G. (Hrsg.); Peters, S.; Weis, T.:

Stand der Automobilwirtschaft in der ASEAN-Region - 2015

Institute of Production Science (wbk)

Karlsruhe Institute of Technology (KIT)

Global Advanced Manufacturing Institute (GAMI)

Leading Edge Cluster Electric Mobility South-West

Inhaltsverzeichnis

Ergebnisse.....	3
Einleitung.....	4
ASEAN – Staatenbund mit Perspektive.....	5
Thailand	9
Indonesien	19
Malaysia.....	30
Vietnam	41
Philippinen.....	48
Singapur.....	56
Brunei Darussalam	63
Kambodscha	65
Laos.....	68
Myanmar	71
Literaturverzeichnis.....	75
Abbildungsverzeichnis	92
Abkürzungsverzeichnis	93
Impressum	95

Ergebnisse

- Die ASEAN-Staatengemeinschaft ist eine sehr heterogene Konstellation. Es sind sowohl von den reichsten als auch von den ärmsten Ländern der Welt Vertreter darunter. Dementsprechend stark unterscheiden sich die Automobilbranchen der Länder.
- Die ASEAN-Region ist ein Wachstumsmarkt. Sie zählt zu den am schnellsten wachsenden Wirtschaftsregionen der Welt mit einer erwarteten Wachstumsrate von durchschnittlich 5% bis 6% in den nächsten Jahren.
- Das dynamische Wirtschaftswachstum sorgt für steigende Einkommen und das Erstarken einer breiten Mittelschicht. In Kombination mit einer sehr niedrigen Mobilisierungsdichte sowie einer stark wachsenden Bevölkerung führt diese Entwicklung zu einer schnell steigenden Fahrzeugnachfrage. Bereits heute handelt es sich um den sechstgrößten Kfz-Markt der Welt.
- Wichtigste Länder in der Automobilindustrie sind Thailand, Indonesien und Malaysia. Während Thailand bereits heute als Fertigungshub in der Region gilt, holt Indonesien stark auf.
- Japanische Unternehmen dominieren sowohl den Absatzmarkt als auch die Fahrzeugproduktion. Toyota, Daihatsu, Mitsubishi und Suzuki kommen auf einen gemeinsamen Marktanteil von über 90%.
- Fahrzeuge werden nur in Thailand, Indonesien, Malaysia, Philippinen und Vietnam gefertigt. Die Produktionsaktivitäten reduzieren sich dabei meist auf die Montage von importierten CKD-Bausätzen. F&E-Kapazitäten sind im Allgemeinen gering.
- Es gibt kein Fahrzeugmodell, das sämtlichen Kundenbedürfnissen gerecht wird, da die Fahrzeuganforderungen je nach Land variieren. Lediglich ein wachsender Markt für Kleinwagen kann durchgängig in allen Ländern beobachtet werden.
- Für die deutschen Autobauer ist die ASEAN-Region bisher mehr oder weniger ein weißer Fleck auf der Landkarte. Längerfristig könnte sich vor allem für die Premiumhersteller ein kleiner, aber interessanter Oberklassenmarkt entwickeln.
- Die niedrigen Lohnkosten in der Region sind ein Standortvorteil und führen zu verstärkten Produktionsverlagerungen von der VR China in die ASEAN-Länder. Allerdings ist das Ausbildungsniveau teilweise sehr gering.
- Eine große Herausforderung stellt die unterentwickelte Infrastruktur in allen Ländern außer Singapur dar. Sie ist stark ausbau- oder modernisierungsbedürftig.

Einleitung

In den BRIC-Staaten herrscht Krisenstimmung. Lediglich die VR China erfüllt die Erwartungen und sorgt weiterhin für Dynamik im globalen Autogeschäft. Doch was passiert, wenn es auch dort zu Problemen kommt? Die Automobilbranche ist auf der Suche nach Alternativen und eine vielversprechende lautet ASEAN: eine Vereinigung von zehn Ländern in Südostasien mit einer Gesamtbevölkerung von rund 620 Millionen Menschen. Als *ein* Land betrachtet, würde es sich bereits heute um die siebtgrößte Volkswirtschaft der Welt handeln mit einem BIP von 2.305,5 Milliarden USD und einem Wirtschaftswachstum von 5,7% im vergangenen Jahr. Zählt man weiterhin die Anrainerstaaten hinzu, mit denen die ASEAN-Gemeinschaft Freihandelsabkommen unterhält, handelt es sich um einen Markt mit 3,2 Milliarden Menschen. [Automobil Produktion (2014e)] [Wirtschaftswoche (2015)]

Im „toten Winkel“ der in die VR China drängenden europäischen Hersteller liegend, hat sich die Automobilindustrie in der ASEAN-Region in den letzten Jahren dynamisch entwickelt. [Automobil Produktion (2014e)]

„Von den einst so hochgelobten BRIC-Staaten können Sie die Buchstaben B, R, und I streichen. Übrig geblieben ist nur das C. Der ASEAN-Raum hingegen bietet ebenfalls hohes Absatzpotenzial für die Fahrzeugindustrie.“ Stefan Wolf, Vorstandschef ElringKlinger [Automobilwoche (2014)]

In dieser Studie sollen die folgenden Fragen beleuchtet werden:

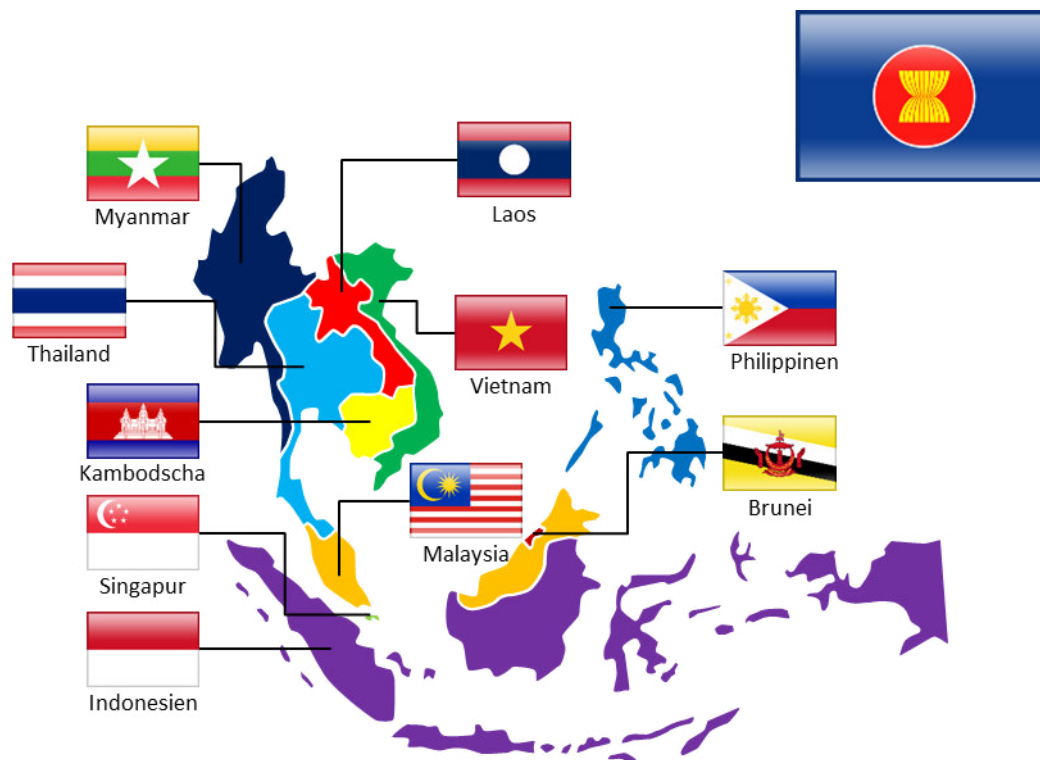
- Welche Länder gehören der ASEAN-Staatengemeinschaft an? Was sind die Ziele dieses Zusammenschlusses und wie weit sind die Entwicklungen vorangeschritten? Welche Auswirkungen sind insbesondere von der bevorstehenden Wirtschaftsintegration zu erwarten?
- Wie ist der Stand der Automobilwirtschaft in der ASEAN-Region? Welche Hersteller sind in der Region aktiv? Welche Fahrzeuge werden bevorzugt? Gibt es eine einheimische Automobilindustrie? Welche Produktions- und Forschungsaktivitäten finden statt? Welche Entwicklungstendenzen lassen sich beobachten?
- Welche Rolle spielen deutsche Automobilhersteller und -zulieferer? Welche Unternehmen sind vertreten oder haben Investitionspläne? Wie sind die Aussichten für die deutschen Hersteller?

Wegen der sehr heterogenen Konstellation der ASEAN-Staatengemeinschaft, die sich nicht nur hinsichtlich ihres Entwicklungsstands sehr stark unterscheidet, wird den Fragen in einzelnen Länderberichten gezielt nachgegangen.

ASEAN – Staatenbund mit Perspektive

Die „Association of Southeast Asian Nations“ (ASEAN) wurde im Jahr 1967 gegründet mit dem Ziel, die politische Stabilität, den wirtschaftlichen Aufschwung und den sozialen Fortschritt der Region zu fördern. Den fünf Gründungsländern Indonesien, Malaysia, Philippinen, Singapur und Thailand schlossen sich im Laufe der Zeit mit Brunei (1984), Vietnam (1995), Laos, Myanmar (jeweils 1997) und Kambodscha (1999) fünf weitere Länder an (siehe Abbildung 1). [Tonby et al. (2014)]

Abbildung 1: Der ASEAN-Staatenbund¹



Die ASEAN-Region mit ihren rund 620 Millionen Einwohnern steht auch heute noch im Schatten ihrer großen asiatischen Nachbarn, der VR China und Indien, obwohl sie mit einer erwarteten Wachstumsrate von durchschnittlich 5% bis 6% in den nächsten Jahren zu den am schnellsten wachsenden Wirtschaftsregionen der Welt zählt. Das liegt sicherlich auch daran, dass es sich bei den Mitgliedsländern um eine **sehr heterogene Gruppe** hinsichtlich des Wohlstandsniveaus sowie der politischen und wirtschaftlichen Struktur handelt. Während der Stadtstaat Singapur zu den reichsten Nationen der Erde zählt, befinden sich am unteren Ende der Skala mit Myanmar und Kambodscha zwei der ärmsten Länder Asiens. [Buck et al. (2013)] [Woetzel et al. (2014)]

Diese Unterschiede werden auch im Bereich Forschung und Entwicklung (F&E) deutlich. Im Allgemeinen sind die F&E-Kapazitäten gering, jedoch sticht insbesondere Singapur aus der Gruppe heraus. Die beiden Universitäten des kleinen Stadtstaates befinden sich unter den besten 50 der Welt und führen auch das Ranking der Universitäten in der ASEAN-Region an (vgl. Abbildung 2). [Tonby et al. (2014)] [Top Universities (2014)]

¹ In Anlehnung an [Wirtschaftswoche (2015)].

Abbildung 2: Universitäten in der ASEAN-Region

Ranking	Universität	Land
1	National University of Singapore (NUS)	Singapur
7	Nanyang Technological University (NTU)	Singapur
32	Universiti Malaysia (UM)	Malaysia
40	Mahidol University	Thailand
48	Chulalongkorn University	Thailand
56	Universiti Kebangsaan Malaysia (UKM)	Malaysia
57	Universiti Sains Malaysia (USM)	Malaysia
63	University of the Philippines	Philippinen
66	Universiti Teknologi Malaysia	Malaysia
71	University of Indonesia	Indonesien
76	Universiti Putra Malaysia (UPM)	Malaysia
92	Chiang Mai University	Thailand
115	Ateneo de Manila University	Philippinen
125	Bandung Institute of Technology (ITB)	Indonesien
127	Airlangga University	Indonesien
134	Thammasat University	Thailand
141	University of Santo Tomas	Philippinen
142	Prince of Songkla University	Thailand
145	International Islamic University Malaysia (IIUM)	Malaysia
145	Universitas Gadjah Mada	Indonesien
151-160	De La Salle University	Philippinen
151-160	Kasetsart University	Thailand
161-170	Vietnam National University, Hanoi	Vietnam
171-180	Khon Kaen University	Thailand
171-180	Universiti Brunei Darussalam (UBD)	Brunei
181-190	King Mongkut's University of Technology Thonburi	Thailand
191-200	Universiti Teknologi Petronas (Petronas)	Malaysia
191-200	Vietnam National University – Ho Chi Minh City (VNU-HCM)	Vietnam
201-250	Bogor Agricultural University	Indonesien
201-250	Burapha University	Thailand
201-250	Diponegoro University	Indonesien
201-250	Padjadjaran University	Indonesien
201-250	Universiti Teknologi MARA - UiTM	Malaysia
201-250	Universiti Malaysia Sarawak (UNIMAS)	Malaysia
201-250	Universiti Utara Malaysia (UUM)	Malaysia
201-250	Universiti Malaysia Perlis (UniMAP)	Malaysia
201-250	University of Malaysia Sabah (UMS)	Malaysia

[Top Universities (2014)]

Um das Potenzial der Region besser zu nutzen, Gewicht in der Weltgemeinschaft zu erlangen und schließlich die Position im internationalen Wettbewerb zu stärken, haben sich diese zehn Länder für die ASEAN entschieden. Der Zusammenschluss ist dabei sehr lose und nicht mit der Europäischen Union (EU) zu vergleichen. Im „**ASEAN Way**“ werden die Flexibilität und Formlosigkeit der regionalen Vereinbarung betont und die Souveränität der einzelnen Staaten sowie das Nichteinmischungsprinzip in die internen Angelegenheiten anderer Mitgliedsländer als wesentliches Kooperationsprinzip

festgelegt. Im Jahr 2003 verständigten sich die ASEAN-Länder auf drei Säulen, auf denen die Gemeinschaft bis 2020 basieren soll: „ASEAN Political-Security Community“, „ASEAN Socio-Cultural Community“ und „ASEAN Economic Community“ (AEC). Da vor allem die wirtschaftliche Integration im Fokus der Staatengemeinschaft steht, wurde im Jahr 2007 beschlossen, vor allem die Bildung einer Wirtschaftsgemeinschaft voranzutreiben. [Verband der Automobilindustrie (2009)] [Tonby et al. (2014)]

„ASEAN Economic Community“

Wenn die AEC zum 31.12.2015 in Kraft tritt, bedeutet dies freien Verkehr von Waren, Dienstleistungen, Arbeitskräften und Kapital innerhalb von Indonesien, Thailand, Malaysia, Singapur, Brunei und den Philippinen (ASEAN-6). Für die verbleibenden vier Mitgliedsländer mit weniger weit entwickelten Volkswirtschaften – Vietnam, Myanmar, Laos und Kambodscha – gilt eine Übergangsfrist von drei Jahren. Aber auch nach dem 31.12.2018 wird es keinen einheitlichen Außenzolltarif oder gar eine Wirtschafts- und Währungsunion geben. Deshalb sind nach wie vor Freihandelsabkommen notwendig, um Wettbewerbsvorteile zu erzielen oder auszugleichen. Die EU hat die Verhandlungen zu einem Freihandelsabkommen mit der ASEAN-Region ausgesetzt. [Tonby et al. (2014)] [Heymann (2011)]

Da laut Angaben des ASEAN-Sekretariats in Jakarta bereits im vergangenen Jahr innerhalb der ASEAN-6 auf 99% aller Waren keine Zölle mehr erhoben wurden, stellen die zahlreichen existierenden **nichttarifären Handelshemmnisse** wesentlich größere Handelsbarrieren dar. Die Mitgliedsstaaten haben sich zwar auf eine Harmonisierung der nationalen Normen und Standards geeinigt, doch umgesetzt ist bisher wenig und so werden die nichttarifären Handelshemmnisse auch nach dem Start der AEC fortbestehen. [Germany Trade & Invest (2014r)]

Längerfristig ist mit einem Anstieg des innerasiatischen Handels sowie mit einem weiteren Ausbau der **länderübergreifenden Produktionsnetzwerke** zu rechnen. Darüber hinaus wird es auch in der Automobilindustrie zu einer stärkeren **Arbeitsteilung** zwischen den einzelnen Mitgliedsstaaten kommen. Thailand und insbesondere Indonesien dürften ihren Vorsprung in der Automobilproduktion gegenüber den anderen Ländern weiter ausbauen. Indonesien könnte sich dabei auf die Herstellung und den Export von Pkw spezialisieren. Außerdem könnten sich in Vietnam, in den Philippinen oder aber auch in Myanmar und Kambodscha verstärkt Komponentenhersteller ansiedeln. [Tonby et al. (2014)] [Germany Trade & Invest (2015h)]

Automobilindustrie

Zusammengenommen ist die ASEAN-Region bereits heute der **sechstgrößte Automobilmarkt** der Welt und angesichts der schnell wachsenden Nachfrage wird es dabei nicht bleiben. Der große Nachholbedarf in fast allen Ländern ist im täglichen Straßenbild zu erkennen. Nach wie vor sind Fahrrad, Rikscha oder das Motorrad die dominierenden Fortbewegungsmittel. **Ein Fahrzeugmodell, das sämtlichen Kundenbedürfnissen in allen ASEAN-Staaten gerecht wird, gibt es nicht.** Je nach Land variieren die Fahrzeuganforderungen. Lediglich ein wachsender Markt für Kleinwagen kann durchgängig in allen Ländern beobachtet werden. [Wirtschaftswoche (2015)]

Im vergangenen Jahr wurden in der ASEAN-Region 3,2 Millionen Kraftfahrzeugneuzulassungen registriert – ein Rückgang um 10% im Vergleich zu 2013 (vgl. Abbildung 3). Dieser ist hauptsächlich auf die schwächelnde Inlandsnachfrage in dem bisher größten Automarkt Südostasiens, Thailand,

zurückzuführen. Deshalb konnte erstmals Indonesien mit 1,2 Millionen abgesetzten Einheiten zum bedeutendsten Markt der Region aufsteigen. In den kleineren ASEAN-Ländern boomte die Nachfrage vergangenes Jahr regelrecht. Die Daten der „ASEAN Automotive Federation“ (AAF) berücksichtigen dabei lediglich die Neuzulassungen von sieben ASEAN-Ländern. Die entsprechenden Umsätze in Myanmar, Kambodscha und Laos sind bisher äußerst gering, sodass sie statistisch nicht ins Gewicht fallen. [Germany Trade & Invest (2015h)]

Abbildung 3: Absatzentwicklung in ASEAN 2010-2014

Land	2010	2011	2012	2013	2014
Brunei	13.589	14.555	18.634	18.642	18.114
Indonesien	764.710	894.164	1.116.212	1.229.901	1.208.019
Malaysia	605.156	600.123	627.753	655.793	666.465
Philippinen	168.490	141.616	156.654	181.738	234.747
Singapur	51.891	39.570	37.247	34.111	47.443
Thailand	800.357	794.081	1.436.335	1.330.672	881.832
Vietnam	111.737	109.660	80.453	98.649	133.588
TOTAL	2.515.930	2.593.769	3.473.288	3.549.506	3.190.208

[AAF (2015)]

Dominiert wird der Automarkt von **japanischen Marken**. Alleine Toyota erreicht bereits einen Marktanteil von fast 40% und zusammen mit Daihatsu, Mitsubishi und Suzuki bringen es die Japaner auf über 90%. [Wirtschaftswoche (2015)]

Ähnlich groß ist die Vorherrschaft der japanischen Unternehmen auch in der Fahrzeugproduktion. Die meisten der verkauften Fahrzeuge werden dabei direkt in der ASEAN-Region in insgesamt fünf Ländern – Thailand, Indonesien, Malaysia, Philippinen und Vietnam – gefertigt. Meistens reduzieren sich die Produktionsaktivitäten jedoch ausschließlich auf einfache **Montageschritte**. Dazu werden die Fahrzeuge komplett zerlegt als **CKD-Bausätze** importiert und vor Ort zusammengebaut. Der Rückgang in der Produktion im vergangenen Jahr auf 4 Millionen ist ebenfalls auf Thailand zurückzuführen (vgl. Abbildung 4). Dennoch bleibt das Königreich mit knapp 1,9 Millionen produzierten Einheiten das wichtigste Land in der Fahrzeugproduktion. Indonesien folgt mit 1,3 Millionen auf Rang zwei und dürfte im Hinblick auf die bevorstehende AEC die Produktionskapazitäten zu einem zweiten Fertigungshub nach Thailand deutlich ausbauen. [Germany Trade & Invest (2015h)]

Abbildung 4: Kfz-Produktion in ASEAN 2010-2014

Land	2010	2011	2012	2013	2014
Indonesien	702.508	837.948	1.065.557	1.208.211	1.298.523
Malaysia	567.715	533.515	569.620	601.407	596.418
Philippinen	80.477	64.906	74.413	79.169	88.845
Thailand	1.645.304	1.457.795	2.453.717	2.457.057	1.880.007
Vietnam	106.166	100.465	73.673	93.630	121.084
TOTAL	3.102.170	2.994.629	4.237.980	4.439.474	3.984.877

[AAF (2015)]

Thailand

Abbildung 5: Zahlen und Fakten zu Thailand

Merkmal	Jahr	Wert
Landfläche	2012	510.890 km ²
BIP zu jeweiligen Preisen	2014	380,5 Mrd. USD
BIP zu jeweiligen Preisen, je Einwohner	2014	5.500 USD
Reale Veränderung des BIP	2014	1,0%
Inflation (Veränderung des VPI)	2014	2,0%
Bruttowertschöpfung: Sektor Landwirtschaft	2013	12,0% des BIP
Bruttowertschöpfung: Produzierendes Gewerbe	2013	42,5% des BIP
Bruttowertschöpfung: Dienstleistungssektor	2013	45,5% des BIP
Bevölkerung	2013	67.010.500
Erwerbsquote	2012	72,4%
Erwerbslosenquote	2012	0,7%
Ease of Doing Business	2015	26
Global Competitiveness Index	2014	31
Fahrzeugverkäufe	2014	881.832
Fahrzeugproduktion	2014	1.880.007

[Statistisches Bundesamt (2015)] [AAF (2015)] [Doing Business (2015)] [Global Competitiveness (2015)]

Wirtschaft und Politik

Das bei Touristen vor allem wegen seinen schönen Stränden beliebte Königreich beheimatet die **größte Automobilindustrie Südasiens**. Seit 2012 zählt die Weltbank Thailand offiziell zu den Ländern mit gehobenem Einkommen. Allerdings wird das Land immer wieder von **innenpolitischen Unruhen heimgesucht**. Seit dem Putsch vergangenen Jahres wird Thailand erneut vom Militär regiert. Zwar sieht die „Roadmap to democracy“ kommenden Herbst Neuwahlen vor, doch mit einem andauernden Frieden ist nicht zu rechnen. Die Spaltung des Landes ist zu tief und die heranwachsende Mittelschicht wird weiter um ihre Rechte kämpfen. [Auswärtiges Amt (2014a)] [Frankfurter Allgemeine Zeitung (2014)]

Thailands Wirtschaft kann auf ein beachtliches Wachstum zurückblicken. In Zeiten vor der Asienkrise 1997/98 erzielte das Land mit Werten von durchschnittlich fast 10% die weltweit höchsten Wachstumsraten. Dank der erfolgreichen **exportorientierten Industrialisierung** ist das Schwellenland auf dem besten Weg zu einer Industrienation. In den letzten Jahren hat das **Wachstum jedoch deutlich an Dynamik verloren**. 2014 wuchs das BIP lediglich um 1,0% auf 380,5 Milliarden USD, was hauptsächlich der politischen Krise zuzurechnen ist (vgl. Abbildung 5). [Statistisches Bundesamt (2015)] [Auswärtiges Amt (2014a)]

Das BIP setzt sich fast zur Hälfte aus dem Dienstleistungssektor, gefolgt von der Industrie mit einem Anteil von 42% und der Landwirtschaft (12%) zusammen. Anders als der Anteil am BIP vermuten lässt, sind in der Landwirtschaft immer noch 40% aller Arbeitskräfte beschäftigt. Wichtigste industrielle Sektoren sind die **Automobil- sowie die Elektronik- und Textilindustrie**. Bei den Dienstleistungen dominieren Tourismus, Telekommunikation und Finanzen. [Auswärtiges Amt (2014a)]

Thailand ist Zielland von zahlreichen ausländischen Direktinvestitionen, obwohl **Korruption** immer noch ein weit verbreitetes Problem darstellt und Unsicherheit über die künftige Stabilität der politischen Verhältnisse herrscht. Der „Board of Investment“ (BOI) lockt unter anderem mit Steuerermäßigungen und beschleunigten Genehmigungsverfahren. Im vergangenen Jahr stammten die meisten ausländischen Investitionen aus Japan. Sie flossen vor allem in die **Sektoren Automobilbau und Metallverarbeitung**. [Germany Trade & Invest (2014a)]

Nach der Überarbeitung der Investitionsstrategie des BOI und des „Foreign Business Act“ liegt der Fokus noch stärker auf der **Förderung von High-Tech Investitionen**, einer **höheren Wertschöpfung**, **mehr F&E** sowie der Berücksichtigung von Nachhaltigkeitsaspekten bei Investitionsprojekten. Ziel der neuen Investitionsstrategie ist die Herausführung Thailands aus der sogenannten „Middle Income Trap“. Um den technologischen Fortschritt weiter zu beschleunigen, sollen außerdem die Investitionen in F&E von derzeit 0,37% des BIP auf jährlich 1,00% erhöht werden. [Germany Trade & Invest (2014b)]

Thailand ist eine **Handelsnation**. Das Land bekennt sich zum Freihandel und baut diesen durch den Abschluss von Freihandelsabkommen mit wichtigen Handelspartnern beständig aus. Hauptexportgüter sind **elektrische und elektronische Geräte, Fahrzeuge und Kfz-Teile sowie chemische und landwirtschaftliche Produkte**. Importiert werden müssen hingegen vor allem Rohöl und Maschinen. [Auswärtiges Amt (2014a)]

Automobilmarkt

Abbildung 6: Absatzentwicklung von Kfz in Thailand (in Einheiten)

2009	2010	2011	2012	2013	2014
548.871	800.357	794.081	1.436.335	1.330.672	881.832

[AAF (2015)]

Im Jahr 2012 verzeichnete Thailands Automobilmarkt einen Absatzrekord mit über 1,4 Millionen verkauften Fahrzeugen (vgl. Abbildung 6). Dieser Anstieg um über 80% ist jedoch auf Sonderfaktoren wie die Flutkatastrophe im Vorjahr und das staatliche Anreizprogramm für Erstwagenkäufer zurückzuführen. Nachdem sich die Zahl der Verkäufe im Jahr 2013 auf 1,3 Millionen normalisierte, sackte der Absatz im vergangenen Jahr um ein Drittel auf 881.832 Fahrzeuge ab. Einer der Hauptgründe für den starken Rückgang war die anhaltende politische Krise, die sowohl die Kaufkraft als auch das Verbrauchervertrauen beeinflusste. Darüber hinaus herrschte insgesamt beim Konsum Stagnation. Die massive **Verschuldung der Konsumenten**, hauptsächlich herbeigeführt durch die staatlichen Erstkäuferprämien für Autokäufe und die daraus resultierende **relative Marktsättigung** nach dem Auslaufen des Anreizprogramms, hielt die Nachfrage in Grenzen. Hinzu kam die schleppende Konjunktur, die sich ebenfalls negativ auf die Nachfrage nach dauerhaften Konsumgütern wie Autos auswirkte. [Germany Trade & Invest (2015g)]

Die langfristigen Aussichten sind dennoch positiv. Neben einer **wachsenden Mittelschicht mit steigendem Einkommen** sorgt der Staat mit großen **Infrastrukturprojekten** für weiteres Absatzwachstum. Außerdem dürfte das BIP in den nächsten Jahren wieder an Wachstum zulegen. Der „Automotive Industry Club“ der „Federation of Thai Industries“ erwartet bereits für 2015 eine deutliche Belebung von Konjunktur und Nachfrage. Der Absatz dürfte auf 950.000 Kfz ansteigen. [Germany Trade & Invest (2015g)] [Germany Trade & Invest (2014c)]

Pick-ups sind die beliebtesten Fahrzeuge in Thailand. Sie dominierten 2013 das Straßenbild mit einem Marktanteil von rund 42%, gefolgt von Pkw (37%) und „Eco-Cars“ (11%). Der Automobilmarkt ist dabei fest **in japanischer Hand**. Auch im vergangenen Jahr blieb **Toyota** Marktführer mit einem Marktanteil von 37% vor **Isuzu** mit 18% und **Honda** mit 12%. Gemeinsam machen diese drei Unternehmen bereits zwei Drittel des gesamten thailändischen Marktes aus. Wie alle zehn großen Produzenten litten sie 2014 jedoch auch unter der sinkenden Nachfrage. Die deutschen Autobauer BMW und Mercedes-Benz konnten hingegen auf ein erfolgreiches Geschäftsjahr zurückblicken. [The Thai Automotive Industry Association (2014)] [Germany Trade & Invest (2015g)]

Branchenstruktur

Abbildung 7: Kfz-Produktion in Thailand (in Einheiten)

2009	2010	2011	2012	2013	2014
999.378	1.645.304	1.457.795	2.435.717	2.457.057	1.880.007

[AAF (2015)]

Die thailändische **Automobilindustrie ist die größte in ganz Südostasien**. Ihr Anteil an der gesamten Fahrzeugproduktion in der ASEAN-Region belief sich im vergangenen Jahr auf 47%. Nach Angaben der „Thai Automotive Industry Association“ existieren derzeit 17 OEMs mit einer maximalen jährlichen Produktionskapazität von 2,85 Millionen Fahrzeugen sowie zahlreiche Zulieferer. 2013 beschäftigte die thailändische Automobilindustrie rund 350.000 Menschen und generierte 12% des nationalen BIP. [Thailand AutoBook (2015)] [Germany Trade & Invest (2015g)]

Werke laut „Automobil Produktion“:

- *Gateway*: Dongfeng: Dongfeng; Toyota: Toyota; Isuzu: Isuzu
- *Baan Pho*: Toyota: Toyota
- *Ayutthaya*: Honda: Honda
- *Laem Chabang*: Mitsubishi Thailand: Mitsubishi; Renault-Nissan: Nissan
- *Lad Krabang*: Hyundai: Hyundai
- *Samut Prakarn*: Renault-Nissan: Nissan; Daimler: Mercedes-Benz; Tata: Tata; Toyota: Toyota; Isuzu: Isuzu
- *Kabinburi*: Honda: Honda
- *Chachoengsao*: Toyota: Toyota
- *Rayong*: BMW: BMW, Mini; Ford: Ford; General Motors: Chevrolet; Great Wall Motor: Haval; SAIC Motor: MG; Suzuki: Suzuki; Mazda: Mazda

[Automobil Produktion (2014g)]

Von dem Produktionseinbruch wegen der Hochwasserkatastrophe im Jahr 2011 auf lediglich 1,5 Millionen Einheiten erholte sich die Automobilindustrie sehr schnell (vgl. Abbildung 7). Die Fahrzeugproduktion verzeichnete einen rasanten Anstieg um knapp 70% und erreichte mit fast 2,5 Millionen hergestellten Fahrzeugen im Jahr 2012 einen neuen Rekordwert. Damit stieg Thailand erstmals in die „**Top Ten**“ der Automobilproduzenten der Welt auf. Von den knapp 2,5 Millionen produzierten Kfz waren rund **1,4 Millionen Nutzfahrzeuge und 1,1 Millionen Pkw**. Im Jahr 2013 konnte die Produktion nochmals leicht gesteigert werden und Thailand auf Platz neun in der Weltrangliste vorrücken. Allerdings brach die Fahrzeugproduktion im vergangenen Jahr erneut um fast ein Viertel auf 1,88 Millionen Einheiten ein. [Thailand AutoBook (2015)]

Bis 2020 prognostizieren die Analysten von „Thai Auto Book“ jedoch wieder eine rasante Beschleunigung des Produktionsvolumens. Bereits 2017 dürfte unter anderem auch dank vieler staatlicher Förderinitiativen die Drei-Millionen-Marke geknackt werden. Der **Fünf-Millionen-Meilenstein in der Fahrzeugproduktion** rückt schließlich bis 2020 in Reichweite. Nicht zuletzt wird das Königreich davon profitieren, dass mit Toyota inzwischen auch der letzte in Australien aktive Autobauer die Aufgabe seiner dortigen Produktionsaktivitäten angekündigt hat. Von 2017 an werden in Australien keine Autos mehr produziert und das Land wird vollkommen auf Importe angewiesen sein. [Automobil Produktion (2014c)] [The Australian (2014b)]

Der **Exportanteil** der thailändischen Automobilindustrie soll bis 2020 von derzeit rund 50% auf bis zu 70% erhöht werden. Die erwartete starke Zunahme in den kommenden Jahren ist unter anderem auf die zahlreichen Freihandelsabkommen, die Thailand zum Beispiel mit Ländern wie der VR China, Indien und Australien unterhält, zurückzuführen. Auch wenn die enormen Wachstumsraten in den letzten Jahren ausgeblieben sind, ist davon auszugehen, dass Thailand seine Funktion als **Drehscheibe für den Automobilmarkt** vor allem mit dem Start der AEC nochmals intensivieren wird. [Markt und Mittelstand (2014)] [Germany Trade & Invest (2014c)]

Entwicklung der thailändischen Automobilindustrie

Thailands Automobilindustrie beschränkte sich bis ins Jahr 1960 auf einfache Service- und Wartungstätigkeiten von importierten Komplettfahrzeugen. Noch im selben Jahr wurde jedoch als wesentlicher Bestandteil der importsubstituierenden Industrialisierung mit dem „Industrial Investment Promotion Act“ die erste Automobilpolitik eingeführt. Daraufhin nahmen sieben neu gegründete Joint Ventures, darunter auch Toyota und Ford, erste Montageaktivitäten vor Ort auf. Nachdem sich die Politik anfangs protektionistischer Maßnahmen zum Schutz der Automobilindustrie bediente, entschied sie sich **früh für eine Öffnung und Liberalisierung**. Hundertprozentige Tochtergesellschaften ausländischer Firmen wurden zugelassen und im Jahr 2000 die „Local Content“-Regeln abgeschafft. Spätestens seit diesem Zeitpunkt ließ Thailand die damals zweitgrößte Fahrzeugproduktion in Malaysia endgültig hinter sich. Außerdem konzentrierte sich die thailändische Politik im Gegensatz zu der Automobilindustrie in Malaysia auf die Entwicklung von sogenannten **„Product champions“**. Die steigende Nachfrage nach einem bestimmten Fahrzeugsegment wurde genutzt, um mit besonderen Anreizen – meist der Gewährung von Steuervorteilen – ausländische Investoren ins Land zu locken. Zu den ersten „Product champions“ wurden die heute noch dominierenden **Pickups** auserkoren. Im vergangenen Jahr war Thailand der sechstgrößte Produzent von Pickups weltweit. Wegen der heranwachsenden Mittelschicht, die sich erstmals ein Auto leisten kann und dem steigenden Umweltbewusstsein, wurden die Pickups inzwischen von den **zweiten „Product champions“**, den **„Eco-Cars“**, abgelöst. Seither steht das Kleinwagensegment im Fokus der thailändischen Automobilindustrie. [Natsuda/Thoburn (2014)] [Thailand AutoBook (2015)]

„Eco-Car“ Programm

Mit der gezielten staatlichen Förderung von kleinen und umweltfreundlichen Autos hat Thailand eine **Vorreiterrolle** in der ASEAN-Region eingenommen. Die erste Phase der „Eco-Cars“, die im Jahr 2007 ausgerufen wurde und deren Fahrzeuge ab 2010 vom Band liefen, ist inzwischen abgeschlossen. Die fünf Teilnehmer des **„Eco-Car“ I-Programms Nissan, Honda, Suzuki, Mitsubishi und Toyota** brachten es auf eine gemeinsame Produktionskapazität von 585.000 Autos pro Jahr und Investitionen in Höhe von insgesamt 28,8 Milliarden Baht. Alle fünf beteiligen sich auch an der **zweiten Phase des „Eco-Car“ Programms**, das vergangenes Jahr startete. Außerdem kamen mit **General Motors (GM), Ford,**

Mazda, Volkswagen (VW) und SAIC Motor fünf weitere Autobauer hinzu. Neben dem Inlandsmarkt rechnen die Investoren mit Absatzchancen in Südostasien wie auch in den USA und Westeuropa. Sowohl Produktionskapazität als auch Investitionsvolumen werden mit veranschlagten 1,58 Millionen Fahrzeugen und 139 Milliarden Baht deutlich höher ausfallen als erwartet. Bereits im vergangenen Jahr genehmigte der BOI neun „Eco-Car“ II-Projekte mit einer Gesamtkapazität von 1,26 Millionen Fahrzeugen und einem Investitionswert von 87 Milliarden Baht (siehe Abbildung 8). Erste Modelle der zweiten Generation sollen noch dieses Jahr auf den Markt kommen. [Thailand AutoBook (2015)] [Germany Trade & Invest (2015g)]

Abbildung 8: Förderprogramm „Eco-Car“ II (Investitionen in Milliarden Baht)

Unternehmen	Kapazität pro Jahr	Investitionen
Ford	180.000	18,2
General Motors	158.000	13,1
Nissan	123.000	6,9
Mitsubishi	100.000	4,9
Toyota	100.000	10,4
Suzuki	100.000	8,4
Honda	100.000	8,2
SAIC Motor	110.000	7,6
Mazda	158.000	9,7
Volkswagen	k.A.	k.A.
Gesamt	1.262.000	87,4

[Germany Trade & Invest (2015g)]

Während bei dem ersten Programm der Schwerpunkt auf der Hubraumbegrenzung lag, steht dieses Mal die **Reduzierung von CO₂-Emissionen** im Mittelpunkt. Die Teilnehmer des „Eco-Car“ II-Programms müssen folgende **Anforderungen erfüllen**:

- Die Produktion muss spätestens im Jahr 2019 aufgenommen werden und darf ab dem vierten Jahr eine jährliche Produktionskapazität von 100.000 Einheiten nicht unterschreiten.
- Die Motoren (Benzin 1.300 ccm, Diesel 1.500 ccm) müssen den Umweltstandard „Euro 5“ erfüllen.
- Die CO₂-Emissionen dürfen 100 g/km nicht überschreiten.
- Der Benzinverbrauch darf maximal bei 4,3 l/km liegen.
- Das Investitionsvolumen muss bei neuen Teilnehmern mindestens 6,5 Milliarden Baht (umgerechnet rund 175 Millionen Euro) betragen.

[Thailand AutoBook (2015)]

Werden diese Anforderungen erfüllt, gibt es viele **Vorteile** für die Teilnehmer. Neben einer sechsjährigen Steuerfreiheit dürfen benötigte Teile und Maschinen zollfrei importiert werden. Außerdem erlaubt die reduzierte Verbrauchssteuer von 17% für die „Eco-Cars“, die normalerweise zwischen 30% und 50% liegt, den Unternehmen eine Senkung des Listenpreises um 2.000 USD. Dies schafft sowohl für die Hersteller als auch die Verbraucher Anreize. [Thailand AutoBook (2015)]

Der BOI rechnet damit, dass die „Eco-Car“ Produktion in Thailand innerhalb der nächsten drei Jahre ein jährliches Produktionsvolumen von 2 Millionen Einheiten erreichen wird. Allerdings zeigt das Programm **Startprobleme**. GM stieg im Februar wieder aus und begründete diesen Schritt mit einer Umstrukturierung seiner Fertigungsstruktur in Thailand und Südostasien. Nissan hingegen will zwar

weiterhin an dem Programm teilnehmen, aber weder dieses noch nächstes Jahr neue Modelle entwickeln, sondern nur die bestehenden Produktionslinien aus dem „Eco-Car“ I-Programm verbessern. Auch Honda hat geplante Investitionen wieder auf Eis gelegt. 530 Millionen USD sollten ursprünglich in den Bau eines dritten Werkes in Thailand investiert werden, um bis 2015 die Produktionskapazität auf 420.000 Einheiten pro Jahr auszubauen. Der Baubeginn wurde jedoch 2014 wegen dem Militärputsch auf unbestimmte Zeit verschoben. [The Wall Street Journal (2014)]

Der deutsche Autobauer Volkswagen, der bisher in Südostasien lediglich kleineren Montageaktivitäten nachgeht und ebenfalls im vergangenen Frühjahr Fördermittel für den Bau eines eine Milliarde Euro teuren Werkes zur Produktion von „Eco-Cars“ beantragt hat, erhielt als letzter der zehn Bewerber Anfang Februar eine Genehmigung. Derzeit prüft VW das Investitionsvorhaben. [Handelsblatt (2015)]

Deutsche Automobilbauer in Thailand

Im Allgemeinen ist Thailand – wie ganz Südostasien – für deutsche OEM bisher ein weißer Fleck auf der Landkarte. Lediglich BMW und Mercedes-Benz betreiben zwei Montagewerke vor Ort. Ihre Marktanteile liegen bei 1,0% bzw. 1,7%. [Automobil Produktion (2014e)]

„BMW Manufacturing Thailand“ montiert seit dem Jahr 2000 Fahrzeuge in seinem CKD-Werk in Rayong und feierte im Sommer vergangenen Jahres die Produktion des fünfzigtausendsten Fahrzeugs. Das Werk zählt zu den flexibelsten und effizientesten innerhalb des globalen Produktionsnetzwerks der BMW Group. Weltweit einmalig werden dort alle drei Marken BMW, MINI und Motorrad unter einem Dach montiert. Die Produktionskapazität im vergangenen Jahr lag bei 8.800 Einheiten und wurde für 9 Millionen Euro auf 10.000 erweitert. Außerdem kündigte BMW im November 2014 den Bau eines ersten Motorenwerks in der ASEAN-Region an. Zusammen mit dem lokalen Partner „Powertech Engine Assembly“ werden dazu rund 18 Millionen USD investiert. Produktionsbeginn für die Vier-Zylinder-Dieselmotoren ist für Dezember geplant, Ende 2016 sollen Vier-Zylinder-Benzinmotoren folgen. [Bangkok Post (2014)] [BMW (2014a)]

Mercedes-Benz betreibt seit den 90er Jahren ein CKD-Montagewerk zusammen mit seinem Joint Venture-Partner „Thonburi Automotive Assembly Plant Company Limited“, das hauptsächlich die lokale Nachfrage bedient. Neben den Modellen der Klassen C, E, S und M werden seit 2013 auch Hybridfahrzeuge montiert, deren Anteil an lokal gefertigten Komponenten bei rund 40% liegt. Für dieses Jahr wurde die Vorstellung einer neuen Produktionslinie für den C300 BlueTEC Hybrid angekündigt. Im Jahr 2013 investierte das Unternehmen insgesamt rund 35 Millionen Euro in den Ausbau der Produktionskapazität von Hybridfahrzeugen von 16.000 auf 19.000 Einheiten pro Jahr. [Wirtschaftswoche (2015)] [Automobil Produktion (2015a)]

Weitere Investitionsprojekte in der Kfz-Industrie

Die japanischen Automobilbauer schätzen Thailand vor allem wegen seiner ausgebauten Supply Chains und der guten Transportlogistik. Sie investieren – abgesehen von einer leichten Zurückhaltung in letzter Zeit aufgrund der politischen Situation – weiterhin kräftig in das Land, sodass Thailand sein Profil als **regionalen Fertigungshub** weiter konsolidieren und ausbauen kann. Beispielsweise baut **Mazda** Thailand kontinuierlich zu seinem Hauptproduktionsstandort in der ASEAN-Region aus. Vor Ort werden Motoren, Getriebe und Karosserien produziert. Anfang dieses Jahres nahm „Mazda Powertrain Manufacturing Thailand“ in einem weiteren Werk die Produktion von

Automatikgetrieben mit einer geplanten Jahreskapazität von 400.000 Einheiten auf. Die dort gefertigten Getriebe sollen an alle globalen Produktionsstätten von Mazda geliefert werden. Außerdem wird im vierten Quartal dieses Jahres in einer neuen Motorenwerkstätte in der Provinz Chon Buri mit der Herstellung von 1,5-Liter-Dieselmotoren im Rahmen des „Eco-Car“ Programms für den neuen Mazda 2 gestartet. Die anfängliche Jahreskapazität von 30.000 Einheiten soll kontinuierlich ausgebaut werden. Der Mazda 2 selbst wird ebenfalls seit Ende Oktober 2014 von dem Joint Venture „Auto Alliance Thailand“ produziert. [Wirtschaftsjournal (2014)] [Automobil Produktion (2014b)]

Ausbau von F&E-Kapazitäten

Allmählich gewinnt Thailand auch als Standort für F&E an Bedeutung. Die Regierung versucht, die Automobilindustrie mit besonderen Anreizen zu fördern, um verstärkt neue Technologien wie Hybridantrieb, Bremsenergieerückgewinnung und elektronische Stabilitätskontrolle ins Land zu holen. [Thailand AutoBook (2015)]

Ausgewählte F&E-Einrichtungen in Thailand:

- „Toyota Motor Asia Pacific Engineering & Manufacturing Company Limited“ wurde im Jahr 2005 in Thailand eröffnet und beschäftigt sich mit „Vehicle Engineering and Evaluation“. Dabei handelt es sich um das erste R&D-Center von Toyota außerhalb Nordamerikas und Europas.
- „Toyota Tsusho Electronics Thailand Company Limited“ wurde ebenfalls im Jahr 2005 gegründet und entwickelt integrierte Software für Automobilanwendungen.
- „Honda R&D Asia Pacific Company Limited“ entstand im Jahr 2005 aus der bereits 1994 gegründeten „Honda R&D Thailand Company Limited“.
- 2013 eröffnete Nissan seine dritte „R&D vehicle test facility“ außerhalb Japans und die erste in Asien. Im selben Jahr wurde auch ein neues Bürogebäude des „Nissan Technical Center South East Asia“ eingeweiht, das seit diesem Jahr alle F&E-Prozesse in der gesamten ASEAN-Region verantwortet.
- Isuzu verlagerte alle F&E-Funktionen für Pickups im Jahr 2010 nach Thailand. Dort betreibt das Unternehmen bereits seit 1991 das „Isuzu Technical Center of Asia Company Limited“, das sich mit der Fahrzeugentwicklung beschäftigt.
- Seit 2007 ist „Denso International Asia Company Limited“ der regionale Hauptsitz des größten japanischen Zulieferers Denso. Dort werden die F&E-Aktivitäten für die gesamte ASEAN-Region ausgeführt.

[Internationaler Automobil Kongress (2014a)] [Natsuda/Thoburn (2013)] [Thailand AutoBook (2015)]

Förderung der Elektromobilität

Thailand ist reif für den Einsatz von Elektrofahrzeugen – zu diesem Ergebnis kam eine von dem Großkonzern „Loxley Public Company Limited“ in Auftrag gegebene Machbarkeitsstudie. Die thailändische Firma engagiert sich besonders im Bereich Elektromobilität und plant langfristig den Bau eines Werks zur Produktion von Elektrofahrzeugen. Im Oktober vergangenen Jahres unterzeichnete Loxley ein bilaterales Kollaborationsabkommen mit dem „National Science and Technology Development Agency“, das sich intensiv mit der **Batterien-Forschung** für die Entwicklung von nachhaltiger Elektromobilität befasst. Gemeinsam sollen die Technologien für Batterien und den Aufbau eines Ladesystems weiterentwickelt werden. Bereits in zwei Jahren will Loxley mit der Produktion von Elektrobussen in Thailand beginnen. Das Vorhaben zielt darauf ab, die

Wettbewerbsfähigkeit der thailändischen Automobilindustrie längerfristig sicherzustellen und die Wertschöpfung zu erhöhen. [National News Bureau of Thailand (2014)]

Im Rahmen einer Partnerschaft zwischen Loxley und dem chinesischen Batteriespezialisten und Autobauer „BYD Auto Company Limited“ werden seit März dieses Jahres unter der Marke von BYD erstmals der **Elektrobus „K9“** sowie das **Elektroauto „e6“** in Thailand vertrieben. Loxley geht davon aus, dass innerhalb der nächsten zwei Jahre mindestens 200 dieser Elektrofahrzeuge abgesetzt werden können. Für diesen Zeitraum ist auch die Installation von mindestens vier Ladestationen im Großraum Bangkok geplant. [Loxley (2015)]

Unterstützt werden sämtliche Projekte im Bereich Elektromobilität auch von der thailändischen Regierung, die das Königreich zum **Fertigungshub für Elektrofahrzeuge** ausbauen will. Um die Nachfrage nach Elektroautos zu fördern, wird vor allem der Ausbau der Ladeinfrastruktur massiv vorangetrieben. Zukünftig soll an jeder herkömmlichen Tankstelle auch das Laden eines Elektrofahrzeugs möglich sein. Diese Entwicklung dürfte schließlich auch die Hersteller von E-Fahrzeugen ins Land locken. Aktuell läuft ein großes **Pilotprojekt** mit sieben Testladestationen, an dem unter anderem die nationale Öl- und Gasfirma „PTT Plc“ und die „Metropolitan Electricity Authority“ beteiligt sind. Außerdem wird der BOI die Investitionsanreize, die bereits für die Produktion von Elektrofahrzeugteilen wie Batterien oder Klimaanlage bestehen auf die komplette Herstellung von Elektrofahrzeugen ausweiten. In die Förderung miteinbezogen werden neben reinen Elektroautos auch Hybrid-, Flexfuel- und Brennstoffzellenfahrzeuge. Zusätzlich zu den verfolgten Umweltschutzzielen will die thailändische Regierung mit ihren Fördermaßnahmen die Importabhängigkeit des Landes von Erdöl reduzieren. [Bangkok Post (2015b)]



Ladestation für E-Fahrzeuge

Zulieferindustrie

Thailand verfügt über die **am weitesten entwickelte und größte Zulieferindustrie** in Südostasien. Während bei den OEMs die zahlenmäßigen Unterschiede zwischen den drei wichtigsten Autoländern in der ASEAN-Region vergleichsweise gering ausfallen, liegt Thailand mit 709 Betrieben im „First Tier“ und mehr als 1.700 im „Second“ und „Third Tier“ deutlich vor Malaysia und Indonesien. 54% der Tier 1 Zulieferer befinden sich mehrheitlich in **ausländischem Besitz**. Lediglich 23% der 709 Firmen sind thailändische Zulieferer. Einerseits besteht hier die Gefahr, dass die größeren ausländischen Zulieferer die kleineren einheimischen aus dem Geschäft drängen, aber andererseits sind diese auf den **Technologietransfer** angewiesen, um international wettbewerbsfähig zu werden. Von den hundert weltgrößten Zulieferern, darunter beispielsweise Robert Bosch, Denso, Continental, 3M, Goodyear, Faurecia, Johnson Controls, ZF und TRW ist rund die Hälfte in Thailand vertreten. Wie die Dominanz japanischer OEMs vermuten lässt, sind auch die japanischen Zulieferer besonders präsent. **Denso** hat Thailand zum Zentrum seiner Operationen in Asien und Ozeanien ausgebaut. In acht Unternehmen mit mehr als 7.500 Mitarbeitern, davon sechs in der Produktion und zwei im Handel, wurde 2013 ein Jahresumsatz von 64 Milliarden Baht erzielt. Nach Angaben der „Japan Manufacturers Association“ ist die **Qualität** der thailändischen Kfz-Teile die höchste in der gesamten ASEAN-Region. Der **lokale Produktionsanteil** liegt bei Pkw zwischen 30% und 70% und erreicht bei Pickups inzwischen Werte von 80% bis 90%. Obwohl immer noch viele Kfz-Teile importiert werden müssen, verfügt die thailändische Zulieferindustrie über ein großes **Exportpotenzial**. Wenn die Regierung ihre Bestrebungen in der Automobilindustrie weiterhin aufrechterhält, steht einem weiteren bedeutenden Wachstum in der Zulieferbranche nichts entgegen. [Thailand AutoBook (2015)] [Thailand Board of Investment (2015)] [Germany Trade & Invest (2014c)]

Investitionsprojekte in der Zulieferindustrie

Besonders die **Reifenherstellung** wurde in den letzten Jahren stark ausgebaut. Die meisten Investitionen stammten aus Japan, der VR China und Deutschland. Alleine der Reifenproduzent **Bridgestone**, der bereits mit vier Werken vor Ort vertreten ist, erhöhte sein Investitionsbudget im Jahr 2013 auf 450 Millionen USD, um Thailand zu seinem Produktionszentrum in der ASEAN-Region auszubauen. Außerdem soll ein neues Technologiezentrum für F&E entstehen. Die Chinesen wollen sogar noch mehr investieren. **Shangdong Linglong Tyre** kündigte an, dass bis 2017 rund 500 Millionen USD in das Land fließen werden, um hauptsächlich für den Export Reifen zu produzieren. [Germany Trade & Invest (2014c)]

Von den deutschen Unternehmen ist zum Beispiel **Continental** mit einem Werk zur Herstellung von Benzininjektoren und Hochdruckpumpen vertreten. Außerdem errichtete das Unternehmen kürzlich für 100 Millionen Euro ein Reifenwerk. Weiterhin legte die **Schaeffler Gruppe** Anfang dieses Jahres den Grundstein für den Bau eines 21,6 Millionen Euro teuren Werks. Das Unternehmen entschied sich für den Standort Thailand wegen seiner starken Automobilindustrie. Ab 2016 soll dort zunächst für die Versorgung von Autoherstellern vor Ort produziert werden. Längerfristig ist der Export in andere ASEAN-Länder geplant. [Germany Trade & Invest (2014c)] [Schaeffler (2015)]

„Der Ausbau unserer Fertigungskapazitäten in Südostasien unterstreicht unser Engagement in der Region und ermöglicht eine noch bessere Versorgung unserer Kunden mit innovativen Produkten und maßgeschneiderten Lösungen. Die Automobilindustrie in Thailand und Südostasien wird in den kommenden Jahren kontinuierlich wachsen.“ Andreas Schick, CEO Asien/Pazifik der Schaeffler Gruppe [Schaeffler (2015)]

Ausblick

Der Erfolg der thailändischen Automobilindustrie ist hauptsächlich der Regierung zuzuschreiben. Mittels Steuervergünstigungen schafft sie immer wieder neue Investitionsanreize für ausländische Autobauer und lockt diese ins Land. Ebenfalls über Steuererleichterungen oder Maßnahmen wie das Erstkäuferprogramm wird die heimische Nachfrage gesteigert. Große Investitionen in die Infrastruktur und ihr ständiger Ausbau schaffen die dafür nötigen Voraussetzungen. Für die Attraktivität des Standort Thailand innerhalb der AEC sprechen vor allem die ausgebauten Lieferketten und die gute Transportlogistik. Besonders die Nähe der Zulieferer zu den Werken der OEMs, die durch die gezielte Förderung von „**Industrial Clusters**“ erreicht wird, führt zu Kosten- und Effizienzvorteilen. Weiterhin konnte Thailand lange Zeit von seinen recht günstigen und gut ausgebildeten Arbeitskräften profitieren. Mit Arbeitskosten, die 20% bis 25% höher sind als in Indonesien oder Vietnam, verliert das Königreich jedoch allmählich seine Bedeutung als Niedriglohnland. [Woetzel et al. (2014)] [Germany Trade & Invest (2015g)]

Obwohl Indonesien aufholt, ist Thailands Stellung als „**Detroit of the East**“ nicht in Gefahr. Die aufgebauten Produktions- und Zuliefererkapazitäten sowie die Kapazitäten im Bereich F&E sind derart groß und etabliert, dass es viele Jahre dauern wird bis dieser Vorsprung aufgeholt werden kann. Ein weiterer Vorteil Thailands gegenüber Indonesien besteht zudem darin, dass sich die thailändische Automobilindustrie bedingt durch ihre Exporte bereits an die wesentlichen internationalen Standards wie geringer Schadstoffausstoß und den Umweltstandard „Euro 5“ angepasst hat. Allerdings erschweren die ungewisse politische Situation die Investitionsplanungen der Automobilbauer und Zulieferer in Bezug auf die bevorstehende Wirtschaftsintegration. Es ist davon auszugehen, dass der Wettbewerb mit dem Start der AEC zunehmen wird, wovon vor allem kleinere japanische Hersteller und europäische Autobauer profitieren dürften. Abbildung 9 stellt abschließend das Stärken-Schwächen-Profil und die damit verbundenen Chancen und Risiken des Standorts Thailand dar. [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Abbildung 9: SWOT-Analyse Thailand

S	• Diversifizierte Industriestruktur in den führenden Exportbranchen • Stabile monetäre und finanzielle Rahmenbedingungen • Günstige geostrategische Lage • Relativ niedriges Lohnniveau • Freihandelsabkommen mit wichtigen Handelspartnern	• Geringes Marktvolumen im Vergleich zu Indien oder der VR China • Mangel an qualifizierten Fachkräften [Anm. Autor: umstritten] • Hohe bürokratische Anforderungen • Schwierige Einschätzung der politischen Konstellation	W
O	• Ausbau als regionales Vertriebszentrum in der ASEAN-Region • Gezielte Investitionsförderung durch den BOI • Beschleunigte Erneuerung der Infrastruktur • Hohe natürliche Ressourcen	• Engpässe im Arbeitsmarkt auch bei niedrigen Qualifikationen • Alternde Gesellschaft • Starke regionale Verflechtung der führenden Exportbranchen • Hohe Abhängigkeit vom Weltmarkt • Geringes Wachstum der Produktivität	T

[Germany Trade & Invest (2014a)]

Indonesien

Abbildung 10: Zahlen und Fakten zu Indonesien

Merkmal	Jahr	Wert
Landfläche	2012	1.811.570 km ²
BIP zu jeweiligen Preisen	2014	856,1 Mrd. USD
BIP zu jeweiligen Preisen, je Einwohner	2014	3.404 USD
Reale Veränderung des BIP	2014	5,2%
Inflation (Veränderung des VPI)	2014	6,0%
Bruttowertschöpfung: Sektor Landwirtschaft	2013	14,4% des BIP
Bruttowertschöpfung: Produzierendes Gewerbe	2013	45,7% des BIP
Bruttowertschöpfung: Dienstleistungssektor	2013	39,9% des BIP
Bevölkerung	2013	249.865.600
Erwerbsquote	2012	67,8%
Erwerbslosenquote	2012	6,6%
Ease of Doing Business	2015	114
Global Competitiveness Index	2014	34
Fahrzeugverkäufe	2014	133.588
Fahrzeugproduktion	2014	121.084

[Statistisches Bundesamt (2015)] [AAF (2015)] [Doing Business (2015)] [Global Competitiveness (2015)]

Wirtschaft und Politik

Die „Republik Indonesien“ ist mit rund 17.000 Inseln der größte Inselstaat und mit mehr als 250 Millionen Einwohnern das viertbevölkerungsreichste Land der Welt. Auf nur 7% der gesamten Landfläche wohnen auf der Insel „Java“ zwei Drittel der Bevölkerung. [Auswärtiges Amt (2015d)]

Die indonesische Wirtschaft basiert auf dem **Prinzip der Marktwirtschaft** und wird von einem hohen **Inlandskonsum** getragen, der 2013 mehr als die Hälfte (55%) zur BIP-Verwendung beisteuerte. Während der Konsum kontinuierlich wächst, hat die allgemeine Konjunktur in den vergangenen Jahren etwas an Fahrt verloren. Zum vierten Mal in Folge ging das BIP-Wachstum zurück und betrug 2014 5,2% (vgl. Abbildung 10). Doch bereits dieses Jahr soll der Abwärtstrend gestoppt werden und 2016 dürften wieder **Wachstumsraten jenseits der 6%** erreichbar sein. Unterstützt wird der Wachstumskurs von dem neuen Präsidenten, Joko Widodo, der als reformorientiert und wirtschaftsfreundlich gilt. Bereits kurz nach seinem Amtsantritt stellte er dies unter Beweis, indem er die staatlichen Kraftstoffsubventionen kürzte. Mit dem eingesparten Geld soll die jahrzehntelang vernachlässigte Infrastruktur ausgebaut und modernisiert werden. Die staatlichen Infrastrukturausgaben wurden außerdem um zwei Drittel erhöht. [Germany Trade & Invest (2015c)]

Die indonesische Wirtschaft wird immer noch durch **große Staatskonzerne** geprägt. In Kernbereichen der Wirtschaft, wie beispielsweise im Transportsektor oder in der Energieversorgung, gibt es weit über 100 staatliche Unternehmen. Von den im Jahr 2013 verfügbaren 120 Millionen Arbeitskräften waren zwei Drittel im informellen Sektor tätig, weil der formelle Sektor nicht genügend Arbeitsplätze bietet. Darin liegt unter anderem die immer noch weit verbreitete Armut im Land begründet. Bei der Bekämpfung der Ungleichheit in der Einkommensverteilung kommt dem **Bildungssektor** eine zentrale Bedeutung zu. Seit 2003 verpflichtet sich das Land, 20% des nationalen Budgets für die Bildung aufzuwenden. [Deutsche Welle (2014)] [Auswärtiges Amt (2015d)]

Aus dem Wahljahr 2014 ging die Demokratie gestärkt hervor und auch die Unternehmen blicken positiv in die Zukunft. Seit 2009 haben sich die ausländischen Direktinvestitionen fast verdreifacht und erreichten vergangenes Jahr 28,5 Milliarden USD. Die wichtigsten Kapitalgeber kamen aus Singapur, Japan und Malaysia. Sie haben vor allem das verarbeitende Gewerbe im Fokus, obwohl Indonesien **kein klassisches Exportland** ist und im Gegensatz zu den Nachbarländern das verarbeitende Gewerbe traditionell keine große Rolle spielt. Der Anteil der Industrie an der Entstehung des BIP ist in den letzten Jahren sogar gesunken. Doch hierbei handelt es sich nur um Durchschnittswerte. Sektoren wie die **Automobil- und Nahrungsmittelindustrie** sowie die rohstoffverarbeitende Branche boomen regelrecht. [Germany Trade & Invest (2015d)]

Die existierenden **Industrieparks**, die sich hauptsächlich auf der **Insel „Java“** befinden, sind trotz der immer noch sehr schwierigen Rahmenbedingungen zumeist voll belegt. Die Behörden arbeiten nicht effizient und sind korruptionsanfällig. Auch bei unkomplizierten Vorgängen vergehen in der Regel sechs Monate zwischen Antragsstellung und Genehmigung. Weiterhin behindern umfangreiche Regelwerke die Geschäfte, da beispielsweise die meisten Investitionsgüter nur von Firmen eingeführt werden dürfen, die auch über eine entsprechende **Importlizenz** verfügen. Eine nächste Hürde ist die Personalakquise, denn qualifizierte Mitarbeiter sind nicht leicht zu finden. Außerdem wird die **„Negative Investment List“**, die regelt, in welchen Sektoren und in welchem Umfang sich ausländische Unternehmen in Indonesien engagieren dürfen, ständig verändert oder angepasst. Dadurch wird eine **längerfristige Planung der Unternehmen erschwert**, wenn nicht sogar unmöglich gemacht. Diese und weitere Investitionshindernisse spiegeln sich auch in der schlechten Platzierung im „Ease of Doing Business Ranking“ wieder. Indonesien belegt Rang 114 – nur Kambodscha und Myanmar schneiden unter den südostasiatischen Ländern noch schlechter ab. Sollte der geplante Ausbau des **„Investment Coordination Board“** zu einer zentralen Anlaufstelle für ausländische Kapitalgeber gelingen, wäre das eine erste Erleichterung, denn dann könnten Unternehmen dort zukünftig alle benötigten Lizenzen beantragen. [Germany Trade & Invest (2015e)] [Doing Business (2015)]

Trotz vieler Barrieren und Problemen kann das Land mit zufriedenstellenden Margen und kontinuierlich steigenden Umsätzen punkten. Auch die Gefahr des Diebstahls geistigen Eigentums wie sie in der VR China droht, spielt eine untergeordnete Rolle, denn den Indonesiern fehlen schlichtweg die Fähigkeiten für die Kopie von Technologien. Sowohl Regierung als auch Unternehmen investieren **sehr wenig in F&E**. Das „Indonesia Institute of Science“ berichtet von weniger als 1.000 Firmen über alle Branchen hinweg, die eigene F&E-Abteilungen unterhalten. Werden sämtliche Ausgaben von Regierung und Industrie in diesem Bereich summiert, ergibt sich lediglich ein Anteil von 0,1% des BIP. Auch verfügt Indonesien derzeit nur über **acht nationale Forschungseinrichtungen**. Diese Zahl sowie die Anzahl der Forscher muss dringend erhöht werden, um den technologischen Anschluss nicht zu verpassen. Außerdem gilt es, den Output der Forschung zu steigern. Laut Daten der Weltbank konnten indonesische Wissenschaftler in dem Zeitraum von 2002 bis 2010 lediglich 2.000 Publikationen verbuchen, während es der kleine Stadtstaat Singapur auf 30.000 Veröffentlichungen brachte. [Germany Trade & Invest (2014e)] [Germany Trade & Invest (2015c)]

Mit einer gezielten Förderung und Verbesserung der Hochschulausbildung will die neue Regierung die Missstände im Bereich F&E angehen. In einem ersten Schritt wurden die Ministerien umstrukturiert. Die Hochschulbildung gehört ab sofort dem „Ministry of Research, Technology and Higher Education“ an und nicht mehr dem „Ministry of Education and Culture“. Diese Änderung

unterstreicht den geplanten **Ausbau der Forschung an den Universitäten**, die sich bisher hauptsächlich der Lehre widmeten. Außerdem wird eine engere Zusammenarbeit mit der Industrie und Wirtschaft angestrebt, damit Indonesien seine internationale Wettbewerbsfähigkeit – auch im Hinblick auf die voranschreitende Integration der ASEAN-Länder – deutlich steigern kann. Mit der Erhöhung der Staatsausgaben soll in erster Linie die Ausbildung qualifizierter Arbeitskräfte an den Universitäten sichergestellt und die bisher weit verbreitete Arbeitslosigkeit unter Hochschulabsolventen bekämpft werden. [University World News (2015)]

Automobilmarkt

Abbildung 11: Absatzentwicklung von Kfz in Indonesien (in Einheiten)

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
433.341	603.774	483.550	764.710	894.164	1.116.212	1.229.901	1.208.019

[AAF (2015)]

Trotz der Kürzungen der staatlichen Kraftstoffsubventionen, unter denen der Markt Ende 2014 zu leiden hatte, stehen in der Automobilbranche alle Zeichen auf Expansion. Allein zwischen 2007 und 2014 haben sich die Neuzulassungen auf über 1,2 Millionen Einheiten beinahe verdreifacht (vgl. Abbildung 11). Damit überholte der Archipel erstmals das wegen seinen politischen Unruhen geschwächte Thailand und stieg zum größten Automarkt Südostasiens auf. Diesen Vorsprung dürfte Indonesien in den nächsten Jahren sogar deutlich ausbauen. Die Analysten von „The Economist Intelligence Unit“ gehen davon aus, dass die Verkaufszahlen spätestens im Jahr 2019 die Drei-Millionen-Marke erreicht haben werden. Vorangetrieben wird diese Entwicklung auch von der Tatsache, dass für die Indonesier ein eigenes **Auto ein sehr wichtiges Statussymbol** darstellt. Einem Ergebnis des Marktforschungsinstituts „ACNielsen“ zufolge, streben mehr als 96% der Konsumenten nach dem Besitz eines Privatautos, während der weltweite Durchschnitt mit 77% deutlich darunter liegt. [Germany Trade & Invest (2014d)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Im Gegensatz zu Thailand wird das Wachstum in dem Inselstaat mit einem Anteil von rund 70% von der **Pkw-Sparte** getragen. Allerdings dominieren auch in Indonesien die **japanischen Autobauer** mit Marktanteilen von über 90%. An erster Stelle stand im Jahr 2013 **Toyota** mit einem Anteil von 35% vor **Daihatsu** (15%), **Mitsubishi** und **Suzuki** (jeweils 13%). Mit ihren auf dem Markt verfügbaren Modellen haben sich die Japaner optimal an die Bedürfnisse der Kunden angepasst. In Indonesien sind vor allem kleinere und mittlere **„Sport Utility Vehicles“ (SUV)** und **„Multi-Purpose Vehicles“ (MPV)** mit einfacher, aber robuster Technik zu günstigen Preisen gefragt. Ihr Marktanteil liegt bei über 90%. [Germany Trade & Invest (2014d)]

In der wachsenden **Mittelschicht boomen vor allem Siebensitzer**, die ausreichend Platz für große Familien sowie ein gutes Preis-Leistungs-Verhältnis bieten. Zudem ist eine etwas höhere Bodenfreiheit wegen den schlechten Straßen und den häufig vorkommenden Überschwemmungen ein wichtiges Kaufkriterium. [KPMG (2014)]

Deutsche Automarken tauchen im Straßenbild selten auf. **Die meisten Unternehmen aus Deutschland haben im Zuge der Asienkrise Indonesien verlassen bzw. sich fortan ausschließlich auf die VR China konzentriert.** Folglich liegt der Marktanteil deutscher Autos unter einem Prozent.

Seitdem die Regierung Anfang 2014 die **Luxussteuer** für hubraumstarke Pkw² von 75% auf 125% erhöhte, wurde das Geschäft noch schwieriger. [Germany Trade & Invest (2014f)]

Langfristig könnte sich Indonesien dennoch zu einem interessanten Absatzmarkt für Fahrzeuge der Oberklasse entwickeln. **Aus den positiven Gesamtaussichten für die Automobilbranche dürfte sich allmählich – der Entwicklung in der VR China folgend – ein Markt für Premium-Autos entwickeln.** Was die Autobauer weiterhin zuversichtlich stimmen lässt, ist zum einen das Ergebnis einer Studie von „McKinsey“, die der indonesischen Mittel- und Oberschicht das **am stärksten ausgeprägte Markenbewusstsein** in der gesamten ASEAN-Region zuschreibt. Zum anderen gaben laut „ACNielsen“ 94% der aktuellen Fahrzeugbesitzer in einer Befragung an, dass sie sich sobald es ihre finanzielle Situation zulässt, ein teureres Auto zulegen werden – in keinem anderen Land der Welt fiel dieser Wert höher aus. [Die Welt (2013)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Branchenstruktur

Abbildung 12: Kfz-Produktion in Indonesien (in Einheiten)

2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
411.638	600.844	464.816	702.508	837.948	1.065.557	1.208.221	1.298.523

[AAF (2015)]

Die indonesische Automobilproduktion hinkt in ihrer Entwicklung der thailändischen noch deutlich hinterher. Mit knapp 1,3 Millionen Einheiten im vergangenen Jahr wurden vergleichsweise wenige Fahrzeuge hergestellt (vgl. Abbildung 12). Außerdem begrenzen sich die Produktionsaktivitäten fast ausschließlich auf **Montageschritte**. Die CKD-Bausätze müssen aus anderen Ländern, im Falle der dominierenden japanischen Autobauer zumeist aus Japan oder Thailand, eingeführt werden, um sie dann vor Ort zusammenzubauen. Darüber hinaus werden die Fahrzeuge überwiegend für den einheimischen Markt hergestellt und im Gegensatz zu Thailand **kaum exportiert**. 2014 beliefen sich die Exporte auf lediglich 200.000 Fahrzeuge. Das ist einer der Hauptgründe, weshalb Indonesien bei der Anpassung an internationale Herstellungsstandards wie beispielsweise den Schadstoffklassen noch großen Nachholbedarf hat. [Germany Trade & Invest (2014d)] [The Establishment Post (2015b)]

Bei den hergestellten Kfz handelt es sich folglich mit einem Anteil von 90% fast ausschließlich um die bei den Indonesiern beliebten **MPVs und SUVs**. Wie schon beim Absatz führte 2013 **Toyota** („Toyota Motor Manufacturing Indonesia“) auch die Fahrzeugmontage mit einem Anteil von 40% vor **Suzuki** („Suzuki Indomobil Motor“) und **Daihatsu** („Astra Daihatsu Motor“) mit jeweils 15% an. **Honda** („Honda Prospect Motor“) und **Nissan** („Nissan Motor Indonesia“) folgen an vierter und fünfter Stelle mit Anteilen von 7% bzw. 5%. Die internationalen Autobauer montieren dabei zusammen mit ihren lokalen Joint Venture-Partnern. Hierbei handelt es sich meist um einen der großen indonesischen Fahrzeugmonteure wie „Astra International“, „Indomobil“ oder „Krama Yudha“. Diese hatten viele Jahre ein Monopol auf die Montage der importierten CKD-Bausätze sowie exklusive Vertriebsrechte. In der Zwischenzeit übernahmen jedoch die ausländischen Mutterhäuser zunehmend Anteile an den Joint Ventures. Beispielsweise befindet sich der marktführende Hersteller „Toyota Motor Manufacturing Indonesia“ heute zu 95% in japanischem Besitz. Der lokale Partner „Astra International“ hält nur noch die verbleibenden 5%. [KPMG (2014)] [Germany Trade & Invest (2014d)] [Gaikindo (2014)] [Handelsblatt (2009)]

² Benzin ab 3.000 ccm, Diesel ab 2.500 ccm

Werke laut „Automobil Produktion“:

- *Pulogadung*: Isuzu: Isuzu, Mitsubishi; Chery: Chery, Kia, Volkswagen
 - *Karawang*: Honda: Honda; Toyota: Toyota
 - *Bekasi*: Suzuki: Suzuki; Mazda: Mazda; Indomobil Group: Foton; Volkswagen: Volkswagen; Geely: Geely; General Motors: Chevrolet; Hyundai/Kia: Hyundai
 - *Cikarang*: Tata: Tata
 - *Gunung Putri Bogor*: Daimler: Mercedes-Benz
 - *Purwakarta*: Renault-Nissan: Datsun, Nissan
 - *Sunter*: BMW: BMW; Geely: Geely; PSA: Peugeot; Toyota: Daihatsu, Toyota
 - *Tanjung Priok*: Volkswagen: Volkswagen, Audi; Renault-Nissan: Renault
- [Automobil Produktion (2014g)]

Bereits heute verfügt Indonesien über eine jährliche Produktionskapazität von rund zwei Millionen Fahrzeugen. Neben den wettbewerbsfähigen Preisen werden auch die großen getätigten oder fest geplanten Investitionsvorhaben der Autobauer das Land im Hinblick auf die bevorstehende Wirtschaftsintegration vor dem Wettbewerb mit ausländischen Herstellern – zumindest teilweise – schützen und die **Importquote niedrig** halten. Einen bedeutenden Einfluss auf die weitere Entwicklung haben die sowohl den Absatz als auch die Montage vor Ort dominierenden japanischen Automobilunternehmen. Sie können entscheiden, welche ihrer Modelle importiert und welche lokal gefertigt werden sollen. [The Economist Intelligence Unit (2014)] [The Establishment Post (2015b)]

Entwicklung der indonesischen Automobilindustrie

Die indonesische Automobilproduktion gehört zu den ältesten in Südostasien. Bereits im Jahr 1927 hat GM ein Werk mit einer jährlichen Produktionskapazität von 6.000 Einheiten eröffnet, zog sich jedoch bald danach wieder zurück. Die Entwicklung stand still bis sich ab 1969 vorwiegend japanische Hersteller ansiedelten, um im Rahmen einer importsubstituierenden Politik die Einfuhr von Fahrzeugen durch die Montage vor Ort zu ersetzen. In den folgenden Jahren wuchs die Automobilindustrie schnell, was hauptsächlich auf das zeitweise geltende Importverbot für CBU-Fahrzeuge und den Schutz der einheimischen Fahrzeugmontage durch hohe Einfuhrzölle zurückzuführen ist. Seit den 90er Jahren ergriff die indonesische Automobilpolitik verstärkt Deregulierungsmaßnahmen, in dem unter anderem die Eigentumsbeschränkungen für ausländische Autobauer gelockert wurden. An der **Vormachtstellung der japanischen Autobauer** änderte sich jedoch nichts. Von acht Produzenten, die 1990 ein Werk für die Motorenproduktion bauten, stammten sieben aus Japan. Lediglich „Mercedes-Benz Indonesia“ war aus Europa vertreten. [Natsuda et al. 2015]] [KPMG (2014)] [The Establishment Post (2015b)]

1996 wollte Indonesien dem Beispiel einiger erfolgreicher Länder wie Korea (Rep.) oder Japan folgen und eine eigene Automobilmarke schaffen. Dazu wurde „Kia-Timor Motors“, ein Joint Venture zwischen dem koreanischen Unternehmen „Kia Motors“ sowie den zwei indonesischen Firmen „Timor Putra National“ und „Indauda“ gegründet, um fortan Fahrzeuge unter der Marke „Timor“ herzustellen. Das erste Modell S515 konnte aufgrund zahlreicher Vergünstigungen und Steuerbefreiungen viel günstiger als Fahrzeuge der Konkurrenz angeboten werden. Diese mussten aber wieder abgeschafft werden, da sie nicht mit den Regeln der Welthandelsorganisation (WTO) konform waren. Im Jahr 2001 war der Automobilhersteller schließlich bankrott. Seitdem verfolgt Indonesien eine Liberalisierungspolitik in der Automobilindustrie gemäß den Regeln der WTO. Allerdings gelang der Regierung bisher keine strategische Ausrichtung der Automobilindustrie wie in

Thailand. Ein erneuter Versuch wurde im Jahr 2009 mit der zweiten „Auto Industrialisation Policy“ gestartet mit dem Ziel, zukünftig besonders das Segment der umweltfreundlichen Kleinwagen zu fördern. [Natsuda et al. 2015]]



Verkehr in Indonesien

„Low Cost Green Car“-Programm

Da im Zuge eines steigenden Pro-Kopf-Einkommens vor allem das **Niedrigpreissegment** bei den Erstkäufern an Dynamik gewinnen dürfte, steht die Fahrzeugklasse der Kleinwagen im Fokus der neuen Politik. Die angestrebte Transformation vom Zweirad zum ersten eigenen Auto wird von dem im September 2013 in Kraft getretenen „Low Cost Green Car“ (LCGC) Programm gefördert. Hierbei handelt es sich um eine indonesische Version des „Eco-Car“ Programms aus Thailand, das hubraumschwachen Fahrzeugen bis maximal 1.200 ccm Hubraum und mit einer Reichweite von mindestens 20 km/l umfangreiche Vorteile verschafft. Die Befreiung von der Luxussteuer erlaubt den Herstellern, die Verkaufspreise zu senken. Ein LCGC darf maximal 8.265 USD kosten, damit sich diese für den Heimatmarkt bestimmten Fahrzeuge möglichst viele Indonesier leisten können. Bisher ist weniger als 4% der Bevölkerung im Besitz eines Kfz. [Germany Trade & Invest (2014f)] [Indonesia-Investments (2014)]

Gleichzeitig zielt das Programm darauf ab, ausländische Automobilhersteller zu Investitionen anzureizen und somit den Ausbau der heimischen Automobilindustrie zu fördern. Allerdings müssen diese gewährleisten, dass im ersten Jahr 40% der für die Produktion benötigten Kfz-Teile von lokalen Zulieferern stammen. Dieser Lokalisierungsgrad wird im dritten Jahr auf 60% erhöht und muss schließlich ab dem fünften Jahr bei 80% liegen. Bisher produzieren mit Toyota, Honda, Nissan, Daihatsu und Suzuki fünf japanische Hersteller LCGC. Indonesien soll im Hinblick auf die **bevorstehende Wirtschaftsintegration zum Produktionsstandort für umweltfreundliche Kleinwagen** werden. Im Gegensatz zu dem Programm in Thailand dient die Initiative jedoch in erster Linie der Absatzsteigerung und nicht der Förderung grüner Technologien. Elektrofahrzeuge wurden

beispielsweise von dem Programm ausgeschlossen. In einem parallel zu der LCGC-Initiative entwickelten „Low Emission Carbon Project“ (LECP) sollen unter anderem Investoren im Bereich Elektromobilität, Hybridfahrzeuge und alternative Antriebe ins Land gelockt werden. [Natsuda et al. 2015]] [Financial Times (2015)]

Im vergangenen Jahr konnten rund 175.000 LCGC hergestellt und abgesetzt werden. Der resultierende Marktanteil lag bei 14% und ist durchaus ausbaufähig. Für das laufende Jahr wird mit 200.000 verkauften Einheiten gerechnet. Allerdings wartet die Branche auf eine eindeutige Stellungnahme des neuen Präsidenten zu dem Förderprogramm. Als ehemaliger Gouverneur von Jakarta und Verfechter des öffentlichen Verkehrs war Widodo strikt gegen die Einführung des LCGC-Programms. [Indonesia-Investments (2014)] [Jakarta Globe (2015a)]

Wichtige Investitionsprojekte

Nicht nur im Rahmen des LCGC-Programms bauen die OEMs ihre Produktionskapazitäten immer weiter aus, um in den **Zukunftsmarkt Indonesien** zu investieren. Der Branchenverband „Gaikindo“ rechnet im Jahr 2017 mit einer Produktionssteigerung auf 2,2 Millionen Fahrzeuge, was ein Wachstum von rund 70% im Vergleich zu 2014 bedeuten würde. [Germany Trade & Invest (2015d)]

Toyota kündigte im Hinblick auf die bevorstehende AEC an, seinen **Fertigungshub von Thailand nach Indonesien** verlagern zu wollen. Dazu wird das Unternehmen zwischen 2012 und 2017 1,1 Milliarden USD in den Inselstaat investieren. Anfang 2014 konnte bereits ein neues Motorenwerk in Betrieb genommen werden, das zur Hälfte für den Export produzieren wird. Der Produktionsstart für ein zweites Motorenwerk ist für das erste Halbjahr 2016 geplant. 400 Mitarbeiter sollen eine jährliche Produktionskapazität von 216.000 Einheiten erreichen und ebenfalls hauptsächlich für den Export produzieren. Auch Toyotas Tochter **Daihatsu** will, gefolgt von Suzuki und Nissan, von der erwarteten stark steigenden Nachfrage für steuerbegünstigte Kleinwagen profitieren und baut Produktionskapazitäten für Motoren im Zuge des LCGC-Programms auf 200.000 Einheiten aus. **Nissan** verkauft über die Marke Datsun LCGC und erweitert ebenfalls seine maximale Produktionskapazität von derzeit 100.000 Einheiten auf 250.000 Einheiten pro Jahr. [Germany Trade & Invest (2014g)] [Automobil Produktion (2013)] [Germany Trade & Invest (2014d)]

Mitsubishi folgt dem Trend und errichtet ein zweites Werk, das die Produktionskapazität des japanischen Unternehmens in Indonesien auf fast 400.000 Einheiten im Jahr erhöhen wird. Mit dem Bau des 650 Millionen USD teuren Werks soll im Mai begonnen werden. Ab 2017 werden dort vor allem die beliebten MPVs vom Band laufen. „IHS Automotive“ misst dem neuen Werk eine hohe strategische Bedeutung zu. Es lässt Indonesien zur „Produktionsdrehscheibe für die kompakten Raumwunder für den gesamten ASEAN-Raum“ aufsteigen. [Automobil Produktion (2014f)]

Doch die Japaner müssen mit der wachsenden Konkurrenz weiterer internationaler Marken rechnen, die auch von den positiven Zukunftsaussichten in dem größten Land der ASEAN-Region profitieren wollen und deshalb verstärkt auf den indonesischen Markt drängen. GM plant mit seinem chinesischen Joint Venture Partner SAIC-Wuling den Bau eines ersten Werks in Indonesien. Von dort aus sollen mit der Marke **Wuling** langfristig auch die anderen ASEAN-Länder bedient werden. Das veranschlagte Investitionsvolumen liegt bei 700 Millionen USD. Gleichzeitig kündigte der US-amerikanische Autobauer aber die Aufgabe seiner Montageaktivitäten in Indonesien an. Zwischen 2013 und 2014 erlitt GM Verluste in Höhe von 200 Millionen USD und zieht mit der Schließung seines Werkes in Bekasi im Juni 2015 die Konsequenzen. Als Gründe für die Aufgabe des Standorts nannte

GM zum einen steigende Produktionskosten, weil die meisten Kfz-Teile importiert werden mussten und zum anderen sinkende Absatzzahlen wegen der starken japanischen Konkurrenz. Zuletzt wurden nur noch 10.018 Kfz im Jahr produziert, was einem Marktanteil unter einem Prozent entsprach. Für GM ist es der dritte Rückzug aus der indonesischen Automobilindustrie in der Geschichte. Erst im Jahr 2013 wurden die Montageaktivitäten für 150 Millionen USD in dem 2005 geschlossenen Werk wieder aufgenommen. [Indonesia-Investments (2015)] [Automobil Produktion (2015b)]

Weitere Autobauer, unter ihnen Hyundai, Tata, Ford und Geely, denken über den Bau neuer Werke nach. **Von deutscher Seite bekundete VW die Absicht**, größer in die indonesische Automobilbranche einsteigen zu wollen. Mit einer Montage vor Ort könnten die Importe von CBU-Fahrzeugen aus Deutschland reduziert und damit die Fahrzeugpreise gesenkt werden. Allerdings wurden die Pläne für den Bau eines weiteren Werks gemeinsam mit dem indonesischen Joint Venture-Partner „Indomobil“ wegen der Verschärfung der „Negative Investment List“ und der starken Abwertung der Landeswährung „Rupiah“ vorerst wieder auf Eis gelegt. Sollten sich die Wolfsburger für den Bau entscheiden, wird dieser vermutlich kleiner ausfallen als die ursprünglich geplanten 50.000 Einheiten pro Jahr. Im Vergleich zu den Investitionsvorhaben die Volkswagen in der VR China oder Brasilien anstrebt, ist diese Stückzahl unbedeutend und lässt darauf schließen, dass Indonesien weiterhin als Nischenmarkt angesehen wird. [Germany Trade & Invest (2014f)] [Jakarta Post (2014)]

„National Car Projects“

Den Traum von einer eigenen Automarke haben die Indonesier noch nicht aufgegeben. Nachdem die Produktion der Marke Timor eingestellt wurde, gab es immer wieder kleinere Projekte. Im Jahr 2011 haben Schüler der „SMK Negeri 1 Trucuk“, einer staatlichen Fachhochschule, das Auto „Kiat Esemka“ entwickelt, das inzwischen nur noch Esemka genannt wird. An Popularität gewann nicht nur das Fahrzeug, sondern auch der neue Präsident Widodo als er sich in seiner damaligen Funktion als Gouverneur dazu entschloss, das Auto als Dienstwagen zu ordern. Seit 2013 konnte der Hersteller von Esemka, das indonesische Unternehmen „PT Solo Manufaktur Kreasi“, monatlich zehn Fahrzeuge produzieren. Im Februar berieten schließlich Politik und Hersteller über die Zukunft von Esemka und einigten sich auf die Schaffung eines neuen Marktsegments, in dem das Fahrzeug ohne die starke Konkurrenz der japanischen Unternehmen in der Automobilbranche Fuß fassen soll. Zukünftig ist der Einsatz als Kleinlaster und Pickup mit hubraumschwachen Motoren für den landwirtschaftlichen Betrieb geplant. Das „Ministry for Industry“ kündigte eine Roadmap an, die die notwendigen Voraussetzungen für den Erfolg von Esemka in dem neuen Marktsegment schaffen soll. [Jakarta Post (2015a)]

Ein weiteres „National Car Project“ wurde dieses Jahr ins Leben gerufen. Anfang Februar unterzeichneten der malaysische Automobilhersteller Proton und das indonesische Unternehmen „PT Adiperkasa Citra Lestari“ eine Absichtserklärung für die Entwicklung und Produktion eines indonesischen Autos. Nach Angaben des „Ministry for Research, Technology and Higher Education“ handelt es sich bei dem Vorhaben ausschließlich um **Elektroautos**. Da Indonesiens Erdölvorräte schwinden, will das Land auf diese alternativ angetriebenen Fahrzeuge setzen. [Jakarta Globe (2015b)]

Beide Seiten führen derzeit Machbarkeitsstudien durch, um in einem ersten Schritt die Möglichkeiten und Kooperationsbereiche bei der Entwicklung und Produktion eines indonesischen Autos zu analysieren. In Indonesien sind die „Technology Application and Study Agency“ sowie die zwei

staatlichen Universitäten „**Indonesian University**“ und „**Bandung Institute of Technology**“ an der Untersuchung beteiligt. [Environment News Service (2015)]

Mit Ergebnissen wird noch dieses Jahr gerechnet. Sollte entsprechendes Potenzial vorhanden sein, wird in einem nächsten Schritt ein Joint Venture zwischen den beiden Partnern Proton und „PT Adiperkasa Citra Lestari“ zur Automobilproduktion gegründet. Indonesien erhofft sich von dieser Kooperation vor allem die Schaffung vieler dringend benötigter Arbeitsplätze sowie eine Stärkung der einheimischen Automobilindustrie. Ziel der Partner ist nicht nur die Gründung einer erfolgreichen indonesischen Automarke, sondern langfristig auch die Expansion in weitere ASEAN-Länder. Unter Einbeziehung dieser Staaten soll ein gemeinsames „**ASEAN-Car**“ geschaffen werden. Vor allem der zweite Teil des Plans erscheint angesichts der Dominanz der japanischen Autobauer sehr ambitioniert. Außerdem wurde die Wahl der kooperierenden Unternehmen stark kritisiert. Dass Präsident Widodo mit „PT Adiperkasa Citra Lestari“ eine kleine und unbekannte Firma auswählte, die noch dazu im Besitz eines politischen Unterstützers des Präsidenten ist, sorgte ebenso für Empörung wie die Wahl von Proton als Joint Venture Partner. Der angeschlagene malaysische Autobauer hat in Indonesien einen Marktanteil von weniger als einem Prozent. [Jakarta Globe (2015b)] [Jakarta Post (2015b)]

Zulieferindustrie

Indonesiens Zulieferindustrie ist **verhältnismäßig klein** und hat mit Qualitätsproblemen sowie hohen Logistikkosten wegen der schlechten Infrastruktur zu kämpfen. Aktuell existieren rund 250 Zulieferer im „First Tier“ Bereich und 600 im „Second“ und „Third Tier“. Die **Abhängigkeit von ausländischen Zulieferungen** für die vorherrschende CKD-Montage ist groß. Es müssen rund 70% der Kfz-Teile, hauptsächlich Motoren und Getriebe, aus dem Ausland importiert werden. Lediglich **einfache und günstige Teile** werden vor Ort eingekauft. Die dominierenden japanischen Hersteller liefern sich alle wesentlichen Komponenten, die für die Montage vor Ort benötigt werden meist aus Thailand oder Japan selbst zu. Im Jahr 2013 beliefen sich die Einfuhren auf insgesamt 4,7 Milliarden USD. [Natsuda et al. 2015]] [KPMG (2014)]

Da in der letzten Zeit die Importe aufgrund der Schwäche der Landeswährung immer teurer wurden und die Fahrzeugproduktion expandiert, wollen die Automobilproduzenten in Zukunft mehr Teile aus dem Inland beziehen. Zudem profitiert die inländische Zulieferbranche von den Regelungen für die Produktion von Fahrzeugen im Rahmen des LCGC-Programms, das einen „Local Content“ von 80% fordert. Alleine im vergangenen Jahr wollten laut Angaben des „Ministry for Industry“ rund 90 lokale und internationale Kfz-Teile- und Komponentenhersteller in die indonesische Zuliefererindustrie investieren. Das **Entwicklungspotenzial** in der indonesischen Zuliefererindustrie ist somit sehr groß. Besonders lukrativ dürfte der Markt für Unternehmen sein, die bereits in anderen Märkten Toyota und Co. beliefern. [Germany Trade & Invest (2014i)] [KPMG (2014)] [Germany Trade & Invest (2014h)]

Der **Branchenführer „PT Astra Otopart“**, der 36.000 Mitarbeiter beschäftigt und dessen Kapitalaufwendungen sich 2014 auf rund 500 Millionen USD beliefen, setzt verstärkt auf Joint Ventures. Die dem Konzern angehörenden Firmen sollen Partnerschaften mit ausländischen Unternehmen eingehen, um mehr Technologie ins Land zu bringen und den Modernisierungsgrad zu steigern. Im vergangenen Jahr nahm zum Beispiel ein Joint Venture mit der japanischen „MetalArt Corporation“ die Produktion in einem 45 Millionen USD teuren Komponentenwerk auf. Die geplante

jährliche Produktionskapazität von 8,7 Millionen Einheiten soll bis 2017 erreicht werden. [Jakarta Globe (2013)]

Toyota geht sogar einen Schritt weiter und will zukünftig nicht nur mehr Teile und Komponenten für den einheimischen Markt fertigen, sondern verstärkt exportieren. 2014 kündigte der Konzern an, 70 Millionen USD in den Bau eines Werkes zur Fertigung von Kompressoren für Autoklimaanlagen mit einer jährlichen Produktionskapazität von 1,6 Millionen Einheiten zu investieren. [Toyota (2013)]

Besonders großes Entwicklungspotenzial bietet die **Räder- und Reifenherstellung** wegen der großen Vorkommen an Naturkautschuk. In diesem Bereich fallen die Investitionssummen pro Vorhaben sehr hoch aus. Im Jahr 2013 eröffnete der koreanische Reifenhersteller **Hankook** eine erste Fabrik im Wert von 350 Millionen USD und bis 2018 sind weitere Investitionen im Gesamtwert von 1,1 Milliarden USD geplant. Die Zahl der Angestellten soll bis dahin von derzeit 1.400 auf 4.300 wachsen. Lediglich 30% der produzierten Reifen sind für den indonesischen Markt bestimmt. Weiterhin nahm im vergangenen Jahr ein Joint Venture zwischen dem japanischen Unternehmen „Topy Industries Limited“ und der indonesischen Firma „PT Pakoakuina“ den Betrieb in einem neu errichteten Werk zur Felgenherstellung auf. Es wurden 50 Millionen USD investiert, um bis 2016 eine Jahreskapazität von 150.000 Stück zu erreichen. [Germany Trade & Invest (2014i)] [Jakarta Globe (2014)] [Jakarta Post (2013)]

Ausblick

„Indonesia is certain to be one of the most important emerging markets for the automotive industry. It will be a key battleground of the future.“ [Lang et al. (2013)]

Indonesiens Autoverkäufe konnten im vergangenen Jahr erstmals die thailändischen Zulassungszahlen übertreffen und auch bei der Fahrzeugproduktion holte der Inselstaat den geschwächten Nachbarn auf. Der **geringe Fahrzeugbestand sowie eine stark wachsende Mittelklasse**, die sich erstmals ein eigenes Fahrzeug leisten kann, sorgen in dem größten Binnenmarkt der ASEAN-Region für eine boomende Automobilbranche. Doch bis sich Indonesien tatsächlich zu einem regionalen Produktionshub aufschwingen wird, hat das Land noch eine lange Entwicklung vor sich. [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Bisher reduzieren sich die Produktionsaktivitäten fast ausschließlich auf **Montageschritte**. Die meisten Kfz-Teile und Komponenten müssen importiert werden, da sich die Zuliefererindustrie erst im Aufbau befindet. Entsprechend gering fällt die erbrachte Wertschöpfung vor Ort aus. Zu der dünnen industriellen Basis und den schwierigen Rahmenbedingungen für ausländische Investoren kommt hinzu, dass bisher kaum F&E-Kapazitäten existieren und qualifizierte Fachkräfte Mangelware sind. [Germany Trade & Invest (2014d)]

Was sich außerdem bereits heute als großes Problem darstellt, ist das **hohe Verkehrsaufkommen**, dem die Infrastruktur nicht gewachsen ist. Die Staus werden immer länger, aber das Straßennetz wächst kaum. Das Problem, das sich aus dem langen Stillstand bei Infrastrukturprojekten in der Vergangenheit ergab, wird durch die steigende Bevölkerungszahl und das Wirtschaftswachstum verstärkt. Darüber hinaus gibt es im Gegensatz zu vielen Städten in der VR China keine Zulassungsbeschränkungen für Fahrzeuge. So wächst die Zahl der Kfz ungebremsst weiter. Eine erste Maßnahme war das Senken der Kraftstoffsubventionen und die Aufstockung der staatlichen Infrastrukturausgaben. [Die Welt (2013)]

Gelingt es dem neuen Präsidenten das Land auf einen höheren Wachstumspfad zu führen und wird weiterhin in die Automobilbranche investiert, dann dürfte Indonesiens Bedeutung als Standort für die Automobilproduktion weiter wachsen. Mit seinen heute schon 250 Millionen Einwohnern wird sich das Land zudem zu einem äußerst interessanten **Zukunftsmarkt** entwickeln. Abbildung 13 stellt abschließend das Stärken-Schwächen-Profil und die damit verbundenen Chancen und Risiken des Standorts Indonesien dar. [Lang et al. (2013)]

Abbildung 13: SWOT-Analyse Indonesien

S	• Großer Binnenmarkt • Geringe Abhängigkeit vom Export und somit globalen Krisen • Stabile Konjunktur, keine Überhitzungstendenzen • Stabile politische Lage • Geringe Staatsverschuldung	• Kleine und schrumpfende industrielle Basis • Hohe Importabhängigkeit insbesondere bei Maschinen und Vorprodukten • Wachstumspotenzial wird nicht ausgeschöpft • Reformstau • Hohe informelle Arbeitslosigkeit	W
O	• Steigende Einkommen und Kaufkraft • Exportverbot für Rohstoffe führt zum Bau zahlreicher Metallschmelzen • Große Vorkommen an unkonventionellem Gas • Zuversicht der Konsumenten • Kräftiger Ausbau der Infrastruktur	• Mangelhafter Ausbildungsstand der Bevölkerung • Abhängigkeit von ausländischem Know-how • Effizienzprobleme in der öffentlichen Verwaltung verzögern Projekte • Zu wenig eigene Forschung	T

[Germany Trade & Invest (2015c)]

Malaysia

Abbildung 14: Zahlen und Fakten zu Malaysia

Merkmal	Jahr	Wert
Landfläche	2012	328.550 km ²
BIP zu jeweiligen Preisen	2014	336,9 Mrd. USD
BIP zu jeweiligen Preisen, je Einwohner	2014	11.062 USD
Reale Veränderung des BIP	2014	5,9%
Inflation (Veränderung des VPI)	2014	2,9%
Bruttowertschöpfung: Sektor Landwirtschaft	2013	9,3% des BIP
Bruttowertschöpfung: Produzierendes Gewerbe	2013	40,5% des BIP
Bruttowertschöpfung: Dienstleistungssektor	2013	50,2% des BIP
Bevölkerung	2013	29.717.000
Erwerbsquote	2012	59,3%
Erwerbslosenquote	2012	3,1%
Ease of Doing Business	2015	18
Global Competitiveness Index	2014	20
Fahrzeugverkäufe	2014	666.465
Fahrzeugproduktion	2014	596.418

[Statistisches Bundesamt (2015)] [AAF (2015)] [Doing Business (2015)] [Global Competitiveness (2015)]

Wirtschaft und Politik

Malaysia hat einen bemerkenswerten wirtschaftlichen Wandel durchlaufen. Das Land, das aus zwei durch das Südchinesische Meer getrennten Landesteilen besteht, entwickelte sich erfolgreich **vom Rohstofflieferanten zum Industriestandort**. Doch die Pläne sind weitaus größer. Das Schwellenland mit seinen knapp 30 Millionen Einwohnern verfolgt das ehrgeizige Ziel, bis 2020 den Status eines Industrielands zu erreichen. Abgesehen von Singapur und Brunei verfügt Malaysia über das **höchste Einkommens- und Wohlstandsniveau unter den ASEAN-Staaten**. Bezüglich des BIP pro Kopf übertrifft das Land Thailand und Indonesien fast um den Faktor zwei bzw. drei. Mit Platz 62 beim „Human Development Index“ gehört Malaysia außerdem zu den „Highly Developed Countries“. [Auswärtiges Amt (2014c)]

Die wirtschaftliche Entwicklung des Landes wird durch Fünfjahrespläne gesteuert. Im vergangenen Jahr wuchs das BIP um 5,9% auf 336,9 Milliarden USD (vgl. Abbildung 14). Malaysia ist zwar nicht mehr der Tigerstaat wie einst vor der Asienkrise 1997/98, doch weist es nach wie vor ein **robustes Wirtschaftswachstum** auf. Aufgrund der weltweiten Konjunkturertrübung, die direkte Auswirkungen auf die **offene Volkswirtschaft** hat, dürfte das Wachstum dieses Jahr geringer ausfallen. Regierung und Banken prognostizieren einen Anstieg zwischen 5,2% und 5,6%. Fast zwei Drittel der Beschäftigten sind im **Dienstleistungsbereich** tätig, gefolgt von dem verarbeitenden Gewerbe (17%). In der Land- und Forstwirtschaft arbeiten nur noch 13% aller Erwerbstätigen. Die seit 2013 schrittweise eingeführten **Mindestlöhne** gelten inzwischen ausnahmslos für alle Beschäftigten. Dadurch wird die kontinuierliche Entwicklung zu mehr **Automatisierung**, die sich durch alle Industriezweige hinweg beobachten lässt, beschleunigt. Darüber hinaus sollen mit dem Haushalt 2015 weitere produktionssteigernde Anreize folgen. Weiterhin gewann mit der Anhebung der Elektrizitätsstarife und der Gaspreise im vergangenen Jahr die **Energieeffizienz** an Bedeutung.

Ver mehrt wird in energieeffiziente Maschinen und Anlagen investiert. [Germany Trade & Invest (2014o)] [Auswärtiges Amt (2014c)]

Malaysia ist eine **Handelsnation**. Der Export von Waren und Dienstleistungen war auch 2014 der wichtigste Wachstumsmotor. Fast ein Drittel aller Exporte machen **elektronische Güter** aus, gefolgt von **mineralischen Rohstoffen** (12,6%) und **landwirtschaftlichen Produkten** (9%). Mit einem Außenhandelsvolumen, das dem 1,4-fachen des BIP entspricht, hängt die Inlandskonjunktur sehr stark von der Nachfrage auf den Hauptabsatzmärkten ab. Um die Exportabhängigkeit zu verringern, versucht das Land seit einiger Zeit erfolgreich, den Anteil des **privaten Konsums** am BIP zu steigern. Er entwickelte sich zu einer tragenden Wachstumssäule, dürfte aber wegen der Einführung einer allgemeinen Umsatzsteuer und der Fortsetzung des Subventionsabbaus vorerst wieder etwas an Dynamik verlieren. [Auswärtiges Amt (2014c)] [Germany Trade & Invest (2014o)]

Seit 2009 verzeichnet Malaysia einen **kontinuierlichen Anstieg der Investitionen**, die im vergangenen Jahr mit 58 Milliarden Euro ihren bisherigen Höhepunkt erreichten und überwiegend von **lokalen Investoren** getätigt wurden. Mehr als zwei Drittel der Gelder flossen in den Dienstleistungssektor vor der güterproduzierenden Industrie (30%) und dem Primärsektor (6%). In der produzierenden Industrie liegen ausländische Investoren, die hauptsächlich aus Japan, Singapur und der VR China stammen, mit einem Anteil von 55% vorne. Im Allgemeinen bietet das Land **günstige ökonomische und politische Rahmenbedingungen**. In den einschlägigen Rankings steht die malaysische Wirtschaft überdurchschnittlich gut da. Beim „Ease of Doing Business Ranking“ belegt das Land Platz 18 und liegt damit nur vier Plätze hinter Deutschland. Auch beim „Global Competitiveness Index“ befindet sich Malaysia mit dem 20. Platz elf Plätze vor dem Nachbarland Thailand. Ein großes Problem hingegen ist die weit verbreitete **Korruption**. Bei dem vom „Transparency International“ veröffentlichten „Corruption Perception Index“ belegt das Land Platz 50 von 175. Damit Malaysia außerdem nicht in der „Middle-Income Trap“ stecken bleibt, sollte deutlich **mehr in F&E investiert** und das vorhandene High-Tech-Potenzial ausgebaut werden. Im Rahmen des zehnten Fünfjahresplans konzentriert sich die Regierung verstärkt auf die Transformation des Landes in eine Wissensgesellschaft. [Germany Trade & Invest (2015f)] [Germany Trade & Invest (2014o)] [Doing Business (2015)] [Global Competitiveness (2015)]



Skyline Kuala Lumpur

Automobilmarkt

Abbildung 15: Absatzentwicklung von Kfz in Malaysia (in Einheiten)

2009	2010	2011	2012	2013	2014
536.905	605.156	600.123	627.753	655.793	666.465

[AAF (2015)]

Mit einer Fahrzeugdichte von **360 Kfz pro 1.000 Einwohner** hat der malaysische Automarkt bereits eine **gewisse Sättigung** erreicht. Hinzu kommt, dass der Absatzmarkt mit seinen rund 30 Millionen Einwohnern relativ klein ist und kein Nachholbedarf wie in vielen anderen ASEAN-Ländern besteht. Folglich wächst der Automobilmarkt nur noch im niedrigen einstelligen Bereich. Im vergangenen Jahr wurde die Konsumbereitschaft zudem durch Subventionsabbau, steigende Energiekosten und striktere Darlehensbedingungen gedämpft. Außerdem sorgte die im April dieses Jahres in Kraft getretene neue Steuer auf Waren und Dienstleistungen für Zurückhaltung bei einigen Autokäufern. Dennoch konnte die Zahl der Neuzulassungen 2014 im Vergleich zum Vorjahr um 2% auf 666.465 Fahrzeuge gesteigert werden, was hauptsächlich auf die stabile Entwicklung auf dem Wirtschafts- und Arbeitsmarkt zurückzuführen ist (vgl. Abbildung 15). Darüber hinaus sorgten die Markteinführung vieler neuer Modelle mit der neuesten Technik zu wettbewerbsfähigen Preisen und die aggressiven Marketingkampagnen der Hersteller für eine leichte Absatzsteigerung. [Germany Trade & Invest (2014p)] [Malaysian Automotive Association (2015)]

Damit befindet sich Malaysia weiterhin auf **Platz 3 im Ranking der ASEAN-Länder**. Dieser Platz sollte auch für das laufende Jahr gesichert sein. Die „Malaysian Automotive Association“ prognostiziert einen weiteren Anstieg der Neuzulassungen um 2% auf 680.000 Einheiten. Bis 2019 dürfte der jährliche Absatz sogar wieder etwas stärker um 2,4% zulegen. **Pkw** sind in Malaysia die beliebtesten Fahrzeuge. Im vergangenen Jahr hielten sie mit 78% den mit Abstand größten Marktanteil. MPVs und SUVs teilten die verbleibenden Anteile mit 16% bzw. 5% fast alleine unter sich auf. [Malaysian Automotive Association (2015)]

In der **Klasse der Luxusfahrzeuge**, in der deutsche Autobauer stark vertreten sind, besteht im Vergleich zum restlichen Absatzmarkt ein großes Wachstumspotenzial. Die Hersteller fahren bislang zweistellige Zuwächse ein. 2013 wuchs das Premiumsegment um fast 12% und auch im vergangenen Jahr konnte es um rund 10% zulegen. Längerfristig ist davon auszugehen, dass das Luxussegment überdurchschnittlich expandieren wird. Besonders **Diesel-Pkw** gewinnen zunehmend an Beliebtheit. Das Wachstum geht jedoch von einer sehr niedrigen Basis aus. Bisher sind nur rund 5% aller Pkw Dieselfahrzeuge. Außerdem bereitet die schlechte Treibstoffqualität Probleme. Die geplante Umstellung von „Euro 2“ auf „Euro 4“ für dieses Jahr wurde erneut verschoben, weshalb die internationalen Hersteller ihre Fahrzeuge für die schlechtere Treibstoffqualität nach wie vor umrüsten müssen. [Germany Trade & Invest (2014p)] [The Malaysian Reserve (2015)]

Malaysia ist das einzige Land in Südostasien, das über zwei **eigene große Automarken** verfügt. Die Dominanz der japanischen Hersteller wird von den nationalen Herstellern **Proton und Perodua** gebrochen. Allerdings haben sie in den letzten Jahren mit sinkenden Absätzen zu kämpfen. Allein in den letzten Jahren sank der gemeinsame Marktanteil von Proton und Perodua um knapp zehn Prozentpunkte von 56,4% im Jahr 2011 auf 46,7% im vergangenen Jahr. Würden die beiden nationalen Autobauer nicht nach wie vor **staatliche Unterstützung** erhalten, indem zum Beispiel Taxifahrer verpflichtet wurden, Proton zu fahren, fiel ihr Anteil noch geringer aus. Die

schrumpfenden Marktanteile der beiden nationalen Autobauer haben mehrere Ursachen. Zum einen ist die internationale Konkurrenz wettbewerbsfähiger und kann ihre Fahrzeuge dank modernster Massenproduktion und Freihandelsabkommen zu günstigeren Preisen anbieten. Zum anderen steigen mit dem höheren Einkommen der Malaysier auch deren Ansprüche. Sie wollen keine unzuverlässigen Autos, die vor allem günstig sind, sondern setzen auf Qualität und Komfort. Wie die sinkenden Absatzzahlen belegen, haben Proton und Perodua in diesen Bereichen Probleme, den Kundenansprüchen gerecht zu werden. [Germany Trade & Invest (2014p)] [The Economist Intelligence Unit (2014)] [Malaysian Automotive Association (2015)]

Wie aus Abbildung 16 hervorgeht, führte **Perodua** die Verkaufsstatistik im vergangenen Jahr mit einem Anteil von 29,3% an, gefolgt von **Proton** mit 17,4%. Auf Platz drei landete **Toyota** (15,3%). Der erfolgreichste deutsche Autobauer war **Volkswagen**. Mit 8.916 verkauften Einheiten und einem Marktanteil von 1,3% landete das Unternehmen auf Platz 12. [Malaysian Automotive Association (2015)]

Abbildung 16: Kfz-Absatz in Malaysia nach Hersteller im Jahr 2014

Hersteller	Einheiten	Marktanteil in Prozent
1. Perodua	195.579	29,3
2. Proton	115.783	17,4
3. Toyota	102.035	15,3
4. Honda	77.495	11,6
5. Nissan	46.352	7,0
6. Mitsubishi	14.322	2,1
7. Ford	13.938	2,1
8. Isuzu	12.366	1,9
9. Mazda	11.382	1,7
10. Hyundai-Inokom	10.271	1,5

[Malaysian Automotive Association (2015)]

Fahrzeuge mit **alternativen Antrieben** findet man in Malaysia bisher selten. Eine Importzoll- und Verbrauchssteuerbefreiung für Hybridfahrzeuge wurde Ende 2013 eingestellt. Lediglich lokal montierte Fahrzeuge aus CKD-Bausätzen werden weiterhin gefördert. Während BMW in Singapur E-Fahrzeuge auf den Markt brachte, betrachtet der deutsche Autobauer die Nachfrage in Malaysia – auch wegen fehlenden Steueranreizen – als noch zu klein und die benötigte Infrastruktur als zu wenig weit entwickelt. [Germany Trade & Invest (2014p)] [The Malaysian Reserve (2015)]

Branchenstruktur

Abbildung 17: Kfz-Produktion in Malaysia (in Einheiten)

2009	2010	2011	2012	2013	2014
489.269	567.715	533.515	596.620	601.407	596.418

[AAF (2015)]

In Malaysia gibt es neben den Automobilbauern **Proton und Perodua** noch zwei weitere nationale Fahrzeugproduzenten, die hauptsächlich Nutzfahrzeuge herstellen. Insgesamt existieren **18 große Produktions- und Montagewerke** zur Fertigung von Personenkraftwagen, Nutzfahrzeugen und Krafträdern. Die Aktivitäten der vertretenen **internationalen Fahrzeugproduzenten** wie

beispielsweise Toyota, Honda, Nissan, Mercedes-Benz, Volvo, BMW, Mazda, Peugeot oder Volkswagen beschränken sich auf die Montage von Kfz. Entweder betreiben sie selbst ein Montagewerk oder lassen von lokalen Unternehmen im Auftrag fertigen. Alle in Malaysia produzierten/montierten Fahrzeuge sind hauptsächlich für den einheimischen Markt bestimmt. [Malaysia Automotive Institute (2014a)] [MIDA (2014)]

Trotz einer neuen Automobilpolitik, von der sich das Land einen Produktionsschub erhofft hatte, konnte die Fahrzeugherstellung im vergangenen Jahr nicht gesteigert werden. Sie ging im Vergleich zum Vorjahr um knapp 1% auf 596.418 Einheiten zurück (vgl. Abbildung 17). Der leichte Rückgang ist hauptsächlich auf die geringere Herstellung von Nutzfahrzeugen zurückzuführen. Die Produktion von Pkw, insbesondere von SUVs, legte leicht zu. Im regionalen Vergleich findet sich die malaysische Automobilproduktion nach wie vor auf **Platz 3 hinter Thailand und Indonesien** wieder. Sowohl der Abstand zu dem zweitplatzierten Indonesien als auch zu dem viertplatzierten Vietnam ist beachtlich. [Malaysian Automotive Association (2015)]

Werke laut „Automobil Produktion“:

- *Rawang*: Perodua: Perodua
- *Segambut*: Fuji Heavy: Subaru; Renault-Nissan: Nissan, Renault; Mitsubishi: Mitsubishi
- *Serendah*: Renault: Nissan
- *Alor Gajah*: Honda: Honda
- *Shah Alam*: Toyota: Toyota; Proton: Proton; Geely: Volvo
- *Pekan*: Auto Mfrs Malaysia: LDV, Naza; HICOM-Automotive Manufacturers: Isuzu, Mercedes-Benz, Suzuki, Volkswagen
- *Tanjung Malim*: Proton: Proton
- *Kulim*: BMW: BMW, Mini; Inokom: Inokom; Mazda: Mazda
- *Gurun*: Naza: Naza; Hyundai/Kia: Kia; PSA: Peugeot

[Automobil Produktion (2014g)]

Entwicklung der malaysischen Automobilindustrie

In den Anfangsjahren setzte auch Malaysia, wie für Entwicklungsländer üblich, im Rahmen des Industrialisierungsprozesses auf die Gründung einer eigenen Automobilindustrie. Die Aktivitäten in der Branche begannen wie üblich mit Service- und Wartungstätigkeiten. Um den Aufbau einer eigenen Automobilindustrie voranzutreiben, verfolgte das Land dazu Mitte der 60er Jahre eine **importsubstituierende Industriepolitik**. Als Teil dieser Politik wurden 1967 erstmals Fertigungslizenzen an sechs Automobilhersteller vergeben. Handelsprotektionismus, die Gründung von staatlich kontrollierten Joint Ventures und strenge „Local-Content“ Vorschriften sollten die junge Automobilindustrie fördern. Vor allem mit der Festlegung der im Inland erbrachten Wertschöpfung wollte man gleichzeitig die Entwicklung einer für die Automobilbranche notwendige Zuliefererindustrie unterstützen. [Wad/Govindaraju (2011)]

Die Entwicklung der malaysischen Automobilindustrie von der thailändischen unterscheidet sich erst wesentlich mit der Einführung der „**New Economic Policy**“ (NEP) im Jahr 1971. Dem Beispiel Japans und Koreas (Rep.) folgend, konzentrierte sich Malaysia fortan auf die Förderung einer nationalen Automobilindustrie. Wesentlicher Bestandteil der NEP war das **erste „National Car Project“** aus dem Jahr 1983. Die Regierung veranlasste die Gründung des nationalen Automobilunternehmens Proton als Joint Venture zwischen „HICOM“ (70%), „Mitsubishi Motor Corporation“ und „Mitsubishi

Corporation“ (jeweils 15%). Insbesondere sollte mit dem „National Car Project“ die Gruppe der „Bumiputera“ unterstützt werden. Unter dieser malaysischen Bezeichnung werden verschiedene Volksgruppen zusammengefasst, darunter die „Maleien“, die als Ureinwohner des Landes angesehen werden. Diese Gruppen wurden in der NEP gegenüber den indischen und chinesischen Malaysiern bevorzugt, um die vorherrschende Dominanz der Gruppe der Chinesen im öffentlichen Leben, vor allem in der Wirtschaft, zu reduzieren. [Natsuda et al. 2013]] [Wad/Govindaraju (2011)]

Die Gründung Protons sorgte für bedeutende strukturelle Veränderungen in der malaysischen Automobilindustrie. Sie leitete die **Transformation von der reinen Montage zur Produktion** von Fahrzeugen und Kfz-Teilen ein. Auf diese Weise kam von der Regierung protegiert und durch Subventionen unterstützt im Jahr 1985 mit dem Modell Saga das erste Auto der Marke Proton auf den Markt. Die bevorzugte Behandlung durch die Regierung ermöglichte es Proton, das Fahrzeug 20% bis 30% günstiger anzubieten als vergleichbare Fahrzeuge anderer Hersteller. [Wad/Govindaraju (2011)] [Jomo (1994)]

Mit dem **zweiten „National Car Project“** trug die malaysische Regierung aktiv zur **Diversifizierung der Fahrzeugsegmente** bei. 1993 wurde das Unternehmen Perodua als Joint Venture zwischen Daihatsu, Mitsui und einigen von der malaysischen Regierung kontrollierten Unternehmen gegründet. Mit einem Anteil von 68% war Perodua mehrheitlich in malaysischem Besitz. Das Unternehmen baute fortan kostengünstige Autos im Kleinwagensegment und erweiterte damit die Fahrzeugpalette von Proton nach unten. Während vor der Einführung der NEP noch japanische Automarken den Markt dominierten, übernahmen schon bald Proton und Perodua die Marktführerschaft. [Otsuka/Natsuda (2015)] [Wad/Govindaraju (2011)]

Im Gegensatz zu Perodua, das in japanisches Eigentum übergang und Fahrzeuge unter der Marke **Daihatsu** exportiert, ist Proton bis heute in malaysischem Besitz und exportiert kaum Kfz. Um sich Zugang zu dringend benötigten Technologien und F&E-Kapazitäten zu verschaffen, übernahm Proton 1996 die Mehrheitsanteile an dem britischen Sportwagenhersteller **Lotus** und konnte in der Folge im Jahr 2000 sein erstes selbst entwickeltes Modell sowie zwei Jahre später einen eigenen Motor auf den Markt bringen. [MIDA (2014)] [Wad/Govindaraju (2011)]

Lange Zeit hat der Staat Proton und Perodua massiv subventioniert und die heimische Automobilindustrie mit **hohen Einfuhrzöllen** gegen ausländische Konkurrenz abgeschirmt. Diese wurden im Rahmen der Handelsliberalisierung inzwischen reduziert. Die Einfuhrzölle auf CKD- und CBU-Fahrzeuge aus anderen ASEAN-Ländern liegen bei 0% bzw. 5%. Für Fahrzeuge, die nicht aus ASEAN-Ländern stammen, wurden die Einfuhrzölle auf CKD- und CBU-Fahrzeuge auf 0% bis 10% bzw. 30% gesenkt. Verbrauchssteuern zwischen 60% und 125% werden hingegen auf alle Fahrzeuge erhoben, egal ob lokal gefertigt/montiert oder importiert. Seitdem Malaysia – nicht zuletzt auch als Mitglied der WTO – zu diesem Liberalisierungsprozess in der Automobilpolitik gezwungen ist, haben Perodua und vor allem Proton mit sinkenden Absatzzahlen zu kämpfen. [MIDA (2014)] [Natsuda et al. 2013]]

Um wettbewerbsfähig zu sein, hat Proton großen Nachholbedarf in den Bereichen Technologie und Marketing. Deshalb wurden unter anderem **Verhandlungen mit Volkswagen über eine mögliche Partnerschaft** geführt. Ein Joint Venture hätte Proton Zugang zu der dringend benötigten Technologie des Volkswagen-Konzerns verschafft und dieser wiederum hätte die freie Produktionskapazität von Proton nutzen können, um sich mit in Malaysia gefertigten Fahrzeugen in der ASEAN-Region zu positionieren. Die Verhandlungen mit VW – wie auch mit Peugeot, Citroen und

GM – scheiterten jedoch. Die malaysischen Besitzer befürchteten, dass es langfristig zu einer kompletten Übernahme von Proton durch VW kommen könnte, was sie unbedingt verhindern wollten. [Wad/Govindaraju (2011)]

Unterstützung für die eigene Automobilindustrie erhofft sich Malaysia außerdem von dem „**Malaysian-Japan Economic Partnership Agreement**“, dass im Jahr 2005 geschlossen wurde. Malaysia verpflichtete sich innerhalb von zehn Jahren die Zölle in der Automobilindustrie für japanische Importe abzuschaften und erhält im Gegenzug von der japanischen Automobilindustrie den dringend benötigten Technologietransfer sowie Unterstützung im Bereich „Human Resources“. [Segawa et al. 2014]]

Die „National Automotive Policy“ 2014

Mit der „National Automotive Policy“ (NAP), die erstmals im Jahr 2006 verabschiedet wurde, versucht Malaysia, seine Automobilindustrie zu **transformieren und in das globale Produktionsnetzwerk zu integrieren**. Inzwischen wurde die NAP zum dritten Mal überarbeitet und die Regierung ist nach wie vor besonders darauf bedacht, die nationalen Hersteller zu fördern. Im Jahr 2008 gab es beispielsweise eine Initiative, die Besitzern eines mindestens zehn Jahre alten Fahrzeugs einen Nachlass von 5.000 Malaysische Ringgit (RM) gewährte, wenn diese ihr altes Fahrzeug verschrotten ließen und dafür einen neuen Proton oder Perodua kauften. Außerdem existieren mit dem „Approval Permits“ (AP)-System und dem „Manufacturing Licensing“ (ML)-System immer noch zwei nichttarifäre Handelshemmnisse aus den 60er Jahren. [AlHabshi/Agil (2010)] [Otsuka/Natsuda (2015)]

In der dritten Auflage der NAP aus dem Jahr 2014 (NAP 2014) liegt der Fokus auf **Energieeffizienz** (siehe Abbildung 18). Mit einer Liberalisierung der Automobilproduktion sowie günstigen Darlehen und weiteren finanziellen Anreizen will die Regierung Malaysia bis 2020 zum regionalen **Fertigungshub für Energy Efficient Vehicles (EEV)** ausbauen. Bis dahin sollen 85% aller hergestellten Fahrzeuge EEV sein. Dabei kann auf das **Potenzial der lokalen Elektro- und Elektronikindustrie** sowie die Verfügbarkeit gut ausgebildeter Arbeitskräfte zurückgegriffen werden. Ein verstärkter Wettbewerb soll zudem die Preise senken. Auf diese Weise will Malaysia das in den vergangenen Jahren verloren gegangene Terrain an die Nachbarländer Thailand und Indonesien wieder zurückgewinnen. Die Zahl der Beschäftigten in der Automobilindustrie soll von derzeit 550.000 bis 2020 um zusätzliche 150.000 erhöht werden. Außerdem soll die maximale Produktionskapazität von aktuell 650.000 Einheiten auf eine Million gesteigert und der Export von Fahrzeugen auf 250.000 erhöht werden. [Germany Trade & Invest (2014q)] [Malaysia Automotive Institute (2014b)]

Abbildung 18: Ziele der NAP 2014

1	Promote a competitive and sustainable domestic automotive industry including the national car companies
2	Make Malaysia as regional automotive hub in energy efficient vehicles (EEV)
3	Promote increase in value-added activities in a sustainable manner
4	Promote increase in exports of vehicles and automotive components
5	Promote participation of Burmiputera companies in the total value chain of the domestic automotive industry
6	Safeguard consumers' interest by offering safer and better quality products at competitive prices

[Malaysia Automotive Institute (2014a)]

EEV müssen bestimmte Anforderungen hinsichtlich CO₂-Emissionen und Kraftstoffverbrauch erfüllen, die in Abbildung 19 dargestellt sind. Zu den EEV zählen neben sparsamen Verbrennern auch Hybrid- und Elektrofahrzeuge. Auflagen wie in Thailand oder Indonesien bezüglich der Investitionshöhe oder der Produktionskapazitäten gibt es nicht:

„EEV is defined as vehicles that meet a set of define specification in terms of carbon emission level (g/km) and fuel consumption (l/100km). EEV includes fuel efficient vehicles, hybrid, EV and alternatively fuelled vehicles e.g. CNG, LPG, Biodiesel, Ethanol, Hydrogen and Fuel Cell.“ [Malaysia Automotive Institute (2014a)]

Abbildung 19: Übersicht über die EEV-Anforderungen

Fahrzeug- klasse	Beschreibung	Leergewicht in kg	Kraftstoffverbrauch in Liter/100 km
A	Micro Car	<800	4,5
	City Car	801 – 1,000	5,0
B	Super Mini Car	1,001 – 1,250	6,0
C	Small Family Car	1,251 – 1,400	6,5
D	Large Family Car	1,401 – 1,550	7,0
	Compact Executive Car		
E	Executive Car	1,550 – 1,800	9,5
F	Luxury Car	1,801 – 2,050	11,0
J	Large 4x4	2,051 – 2,350	11,5
Others	Others	2,351 – 2,500	12,0

[Malaysia Automotive Institute (2014a)]

Im Rahmen der NAP 2014 werden zum ersten Mal **Fertigungslizenzen für Fahrzeuge mit einem Hubraum von weniger als 1.800 ccm** vergeben, die verstärkt internationale Hersteller anlocken sollen. Der Schutz der einheimischen Marken Perodua und Proton, die in den unteren Fahrzeugsegmenten aufgestellt sind, wird hiermit erstmals aufgehoben. Einzige Bedingung für den Erhalt einer solchen Lizenz ist, dass die Investoren EEV fertigen. [Malaysian Automotive Association (2014a)]

Eine erste Fertigungslizenz unter der neuen Politik wurde vergangenes Jahr an das chinesische Unternehmen „**Great Wall Company Limited**“ vergeben, das zusammen mit dem lokalen Partner „Go Automobile Manufacturing“ (GoAuto) EEV herstellen will. Im Rahmen eines von den Partnern auferlegten fünfjährigen Investmentprogramms im Gesamtwert von 2 Milliarden RM wird GoAuto eine zweite Fabrik bauen, um ab 2018 jährlich 100.000 EEV für Great Wall herstellen zu können. Bis zu diesem Zeitpunkt soll ein „Local Content“ von 85% erreicht worden sein und 60% der Fahrzeuge für den Export bestimmt sein. Mit diesen Investitionen will Great Wall Malaysia zu seinem regionalen Produktionszentrum in Südostasien ausbauen. Neben der neuen Fabrik kündigte GoAuto außerdem die Gründung eines F&E-Zentrums an. Dazu sollen 155 Millionen USD investiert und 4.000 neue Arbeitsplätze geschaffen werden. [WSJ Business (2014)] [MIDA (2015)] [The Australian (2014a)]

Die dritte Version der NAP wird häufig kritisiert, weil **viele Punkte weiterhin unklar** bleiben und **wichtige Entscheidungen wieder einmal verschoben** wurden. Es gibt beispielsweise keine genauen Angaben zur Beendigung des Systems der „Open Approved Permits“. Somit wird die Gruppe der Bumiputera weiterhin einen Sonderstatus beim Import von Neu- und Gebrauchtwagen genießen. Während normalerweise Einzelgenehmigungen für die Einfuhr benötigt werden, die das „Ministry of

International Trade and Industry“ vergibt, verfügen die Bumiputra über übertragbare und nicht markenbezogenen Einfuhrlicenzen. Die Abschaffung dieser **wettbewerbsverzerrenden Politik** wurde schon mehrfach angekündigt, aber immer wieder verschoben. Außerdem wurde immer noch kein Datum zur Einführung der **Treibstoffqualität „Euro 4“** genannt. Vor allem ausländische Autobauer hatten sich in Bezug auf ihre Investitionsentscheidungen mehr Klarheit erhofft. [Germany Trade & Invest (2014q)]

Wichtige Investitionsprojekte

Im Zuge der neuen Automobilpolitik kündigten viele Autobauer Investitionen an. So will Proton bis 2017 insgesamt 3,8 Milliarden RM investieren. Außerdem wurde im Mai vergangenen Jahres bekannt, dass der angeschlagene malaysische Autobauer neben der Zusammenarbeit mit Indonesien ein **Joint Venture mit dem chinesischen Hersteller Geely** anstrebt. Eine mögliche Partnerschaft soll zentrale Punkte wie Design, Einkauf, Produktion und Vertriebsfragen beinhalten. Zudem will sich Proton über das Joint Venture einen Marktzugang in der VR China verschaffen und Geely wiederum in der ASEAN-Region. Auf das Zustandekommen des Joint Ventures ist Proton dringend angewiesen, um die sehr hoch gesteckten Absatzziele seines Besitzers, DRB-HICOM, zu erreichen. Bis 2018 soll der Fahrzeugverkauf auf 500.000 Einheiten im Jahr gesteigert werden, wovon 150.000 Autos für den Export bestimmt sein sollen. [Germany Trade & Invest (2014q)] [Automobil Produktion (2014h)]

Auch **Perodua** kündigte Umstrukturierungen in Höhe von 2 Milliarden RM an. Für die Herstellung energieeffizienter Fahrzeuge ist eine **Erweiterung der Produktionskapazität** in dem Werk in Rawang um 100.000 Einheiten pro Jahr geplant. Außerdem wird der malaysische Autobauer zusammen mit Daihatsu 600 Millionen RM in ein neues **Motorenwerk** in Sendayan investieren. Dort sollen jährlich 140.000 Motoren hergestellt werden. Baubeginn war im Herbst vergangenes Jahr und bis Mitte 2016 soll der Betrieb aufgenommen werden. [Paultan (2014)]

„**Honda Malaysia**“ investierte vergangenes Jahr 382 Millionen RM, um in seinem Werk in Melaka eine zweite Produktionslinie zu errichten und damit die Produktionskapazität von 50.000 Einheiten pro Jahr auf 100.000 Einheiten zu verdoppeln. Hierbei handelt sich um die erste Produktionslinie für Hybrid-Fahrzeuge in Malaysia. Rund 700 neue Angestellte werden hauptsächlich kleine Modelle und Hybridfahrzeuge montieren. Auf diese Weise will sich Honda als **Produktionshub für Hybrid-Fahrzeuge in Südostasien** etablieren. Darüber hinaus kündigte das Unternehmen an, dass zukünftig in Malaysia nicht nur Fahrzeuge montiert, sondern auch tatsächlich produziert werden sollen. Dazu wird der „Local Content“ von derzeit 30% bis 40% in den nächsten Jahren auf 70% erhöht. Außerdem verfügt Honda Malaysia neben seinem Werk noch über ein F&E-Zentrum in Malaysia. [theSundaily (2014)] [MIDA (2014)]

„**Mazda Malaysia**“ investiert ebenfalls 450 Millionen RM in den Aufbau einer neuen Produktionslinie für EEV mit einer jährlichen Produktionskapazität von 30.000 Einheiten. [Germany Trade & Invest (2014q)]

Bei den deutschen Herstellern baut „**Mercedes-Benz Malaysia**“, ein Joint Venture mit dem lokalen Partner „HICOM Automotive Manufacturers“, die Montage aus und profitiert von der Steuerbefreiung für Hybridfahrzeuge. Erstmals wird die S-Klasse als Hybridfahrzeug montiert. Außerdem konnte im August vergangenen Jahres das zehnjährige Bestehen des Werkes in Malaysia gefeiert werden. In diesem Zeitraum wurden über 52.7000 Fahrzeuge montiert. [Malaysian Automotive Association (2014b)]

„Volkswagen Group Malaysia“ eröffnete im Jahr 2012 ebenfalls mit dem Joint Venture-Partner „HICOM Automotive Manufacturers“ ein erstes Werk in Malaysia und erweitert seitdem seine Modellpalette. Die Wolfsburger haben vor allem den Export in die benachbarten ASEAN-Länder im Blick. [MIDA (2014)]

Zulieferindustrie

Die malaysische Zulieferindustrie besteht aus **rund 800 Unternehmen**, die über eine **Produktpalette von 5.000 Teilen** verfügen. Derzeit sind zwischen 170.000 und 240.000 Menschen in dieser Branche beschäftigt. Auch zahlreiche internationale Unternehmen sind mit eigenen Betrieben im Land vertreten wie beispielsweise TRW, Delphi, VDO, Nippon Wiper Blade, Denso oder Bosch. Doch der Sektor kann nicht mit dem thailändischen Pendant mithalten, das über eine deutlich weiter entwickelte und besser ausgebaute Zulieferstruktur verfügt. Viele der lokalen Unternehmen sind als Ergebnis der protektionistischen Politik sehr stark auf die zwei einheimischen Autobauer Proton und Perodua **spezialisiert**. Deshalb bestanden für sie lange Zeit wenige Anreize, um in F&E zu investieren. In der Folge sind viele der lokalen Zulieferer international nicht wettbewerbsfähig. [Germany Trade & Invest (2014q)] [MIDA (2014)] [Natsuda et al. 2013]] [Wad/Govindaraju (2011)]

Dennoch gibt es F&E-Kapazitäten in Malaysia. Beispielsweise hat „**Automotive Lighting**“, ein international führender Hersteller im Bereich der externen Fahrzeugbeleuchtung, in Malaysia seinen einzigen Standort für F&E in der Region Asien-Pazifik. [MIDA (2014)] [Automotive Lighting (2015)]

Wegen ihrer **technologischen Rückständigkeit** haben die einheimischen Zulieferer kaum die Möglichkeit, ausländische Firmen zu beliefern. Selbst die vor Ort vertretenen internationalen Autobauer müssen die meisten ihrer benötigten Teile und Komponenten aus dem Ausland beziehen. Lediglich die **internationalen Zulieferer exportieren** in größerem Umfang hauptsächlich **Low-Tech-Produkte** in benachbarte ASEAN-Länder und die VR China. Im Jahr 2013 lag der Export von Teilen und Komponenten bei 5 Milliarden RM. Ziel der NAP 2014 ist die Verdopplung der Exporte bis 2020 auf rund 10 Milliarden RM. Dazu sollen die lokalen Unternehmen verstärkt Kooperationen mit ausländischen Partnern eingehen. [Malaysian Automotive Association (2014a)] [Otsuka/Natsuda (2015)] [MIDA (2014)]

Ausblick

Malysias Automobilpolitik war viele Jahrzehnte geprägt von **protektionistischen Maßnahmen** mit dem Ziel, vor allem die beiden nationalen Autobauer Proton und Perodua so lange zu fördern bis sie international wettbewerbsfähig sind. Nicht ganz freiwillig wird nun im Rahmen der NAP ein **Kurs der Öffnung und Liberalisierung der Automobilindustrie** verfolgt. Die Regierung hat erkannt, dass nur tiefgreifende Umstrukturierungen die Branche retten können. Es sollen verstärkt internationale Automobilproduzenten ins Land gelockt werden und auch bei Proton hat man inzwischen die Notwendigkeit einer Kooperation mit internationalen Partnern eingesehen. [Otsuka/Natsuda (2015)]

Malaysia gehört zwar zu den kleineren ASEAN-Ländern, hat aber durchaus das Potenzial, sich mit der klaren **Fokussierung auf EEV** zu behaupten. Tritt einmal der ASEAN-Binnenmarkt in Kraft, spielt die Größe des Heimatmarktes keine entscheidende Rolle mehr. Dann sind die **günstigen politischen und wirtschaftlichen Rahmenbedingungen**, die Malaysia bieten kann, wesentliche Entscheidungsfaktoren bei der Standortwahl. Abbildung 20 stellt abschließend das Stärken-

Schwächen-Profil und die damit verbundenen Chancen und Risiken des Standorts Malaysia dar. [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Abbildung 20: SWOT-Analyse Malaysia

S	• Offene Volkswirtschaft und Förderung ausländischer Investitionen • Junge, relativ gut ausgebildete und weitgehend englischsprachige Bevölkerung • Noch niedrige Geschäftskosten und gutes Preis-Leistungsverhältnis • Ausreichende Infrastruktur, die stetig ausgebaut wird • Öl- und Gasreserven	• Fehlallokation von Ressourcen durch staatliche Eingriffe und Ineffizienzen auf dem Binnenmarkt • Abhängigkeit der Staatsfinanzen von Öl- und Gaseinnahmen • Haushaltsdefizite und hohe Verschuldung der Privathaushalte • Unwirtschaftliche Umsetzung öffentlicher Projekte	W
O	• Ansätze zur Haushaltskonsolidierung • Von Regierung gewünschter Trend zur mehr Produktivität und zu höherwertiger Produktion • Umfangreiche Stadt- und Eisenbahnprojekte	• Fachkräftemangel und Abwanderung von Fachkräften • Verlust der Wettbewerbsfähigkeit in arbeitsintensiven Branchen • Fehlende Nachhaltigkeit bei der Nutzung natürlicher Ressourcen	T

[Germany Trade & Invest (2014o)]

Vietnam

Abbildung 21: Zahlen und Fakten zu Vietnam

Merkmal	Jahr	Wert
Landfläche	2012	310.070 km ²
BIP zu jeweiligen Preisen	2014	187,8 Mrd. USD
BIP zu jeweiligen Preisen, je Einwohner	2014	2.073 USD
Reale Veränderung des BIP	2014	5,5%
Inflation (Veränderung des VPI)	2014	5,2%
Bruttowertschöpfung: Sektor Landwirtschaft	2013	18,4% des BIP
Bruttowertschöpfung: Produzierendes Gewerbe	2013	38,3% des BIP
Bruttowertschöpfung: Dienstleistungssektor	2013	43,3% des BIP
Bevölkerung	2013	89.708.900
Erwerbsquote	2012	77,2%
Erwerbslosenquote	2012	2,0%
Ease of Doing Business	2015	78
Global Competitiveness Index	2014	68
Fahrzeugverkäufe	2014	133.588
Fahrzeugproduktion	2014	121.084

[Statistisches Bundesamt (2015)] [AAF (2015)] [Doing Business (2015)] [Global Competitiveness (2015)]

Wirtschaft und Politik

Mit der „Sozialistischen Republik Vietnam“ verbindet Deutschland eine besondere Beziehung. Die rund 100.000 Vietnamesen, die einst in der ehemaligen Deutschen Demokratischen Republik studiert oder gearbeitet haben, bilden bis heute eine Brücke zwischen den beiden Ländern. Aufgrund seiner geografischen Lage kommt dem 90-Millionen-Einwohner-Land in der ASEAN-Staatengemeinschaft eine besondere Bedeutung zu. [Auswärtiges Amt (2015f)]

Lange Zeit war das Land vom Rest der Welt isoliert. Der Wandel kam mit der 1986 eingeführten „Doi Moi-Politik“, die mit entsprechenden Reformen den **Transformationsprozess von der Planwirtschaft hin zur sozialistischen Marktwirtschaft** einleitete. Abgesehen von der Asienkrise erlebte Vietnam in den ersten zwei Jahrzehnten der wirtschaftlichen Öffnung ein rasantes Wachstum. Im Jahr 2008 geriet die Wirtschaft jedoch ins Schlingern und die Inflationsrate stieg im Juli 2008 offiziell auf 27%. Spätestens seit dem vergangenen Jahr zeigt die Wirtschaft jedoch klare Anzeichen der Erholung. Die Inflationsrate sank auf 5,2% und das BIP wuchs um 5,5% auf fast 188 Milliarden USD (vgl. Abbildung 21). In den ersten drei Monaten dieses Jahres konnte das Wachstum sogar erneut zulegen und erreichte mit 6% den höchsten Wert seit fünf Jahren. Das BIP pro Kopf hat inzwischen die 2.000 USD Marke geknackt. [Auswärtiges Amt (2015f)] [GIZ (2015a)]

Doch das **agrarisch geprägte Land** hat mit sehr großen Einkommensunterschieden zwischen Stadt und Land zu kämpfen. Während noch immer zwei Drittel der Einwohner in ländlichen Gegenden leben und 55% der Beschäftigten in der Landwirtschaft tätig sind, erwirtschaften diese nur 18% des BIP. Getragen wird das Wirtschaftswachstum hauptsächlich von dem verarbeitenden Gewerbe. Schlüsselindustrien bilden die **Textil- und Elektronikbranche**. In dem expandierenden Außenhandel haben Mobiltelefone zwischenzeitlich Textilien und Bekleidung als wichtigste Exportgüter abgelöst.

Hauptabsatzmärkte sind die USA (19%) und die EU-Länder (18%). [Auswärtiges Amt (2015f)] [Germany Trade & Invest (2014k)]

Inzwischen ist Vietnam Mitglied in allen wichtigen internationalen Wirtschaftsorganisationen und baut seine Handelsbeziehungen beständig aus. Alleine für das laufende Jahr erwartet die Regierung den Abschluss von fünf weiteren bedeutenden Freihandelsabkommen, darunter das Abkommen mit der Europäischen Union sowie den Beitritt in die multilaterale Pazifik-Freihandelszone „Trans-Pacific Partnership“. Besonders der Beitritt zur WTO im Jahr 2007 ist als wichtiges politisches Signal zu verstehen. [Auswärtiges Amt (2015f)] [Germany Trade & Invest (2014k)]

Seitdem private Unternehmen erlaubt sind, wächst dieser Wirtschaftssektor. Heute beträgt der Anteil der Privatwirtschaft am BIP bereits über 40%. Allerdings räumt die Verfassung den zahlreichen noch existierenden **Staatsbetrieben** immer noch eine privilegierte Stellung ein. Diese arbeiten trotz Subventionen und Vorzugsbehandlungen meist ineffizient. Hinzu kommt, dass die Staatsunternehmen oft hoch verschuldet sind und die Bilanzen der Geschäftsbanken belasten. Die **schwierigen Rahmenbedingungen**, unter denen die Privatunternehmen zu leiden haben, spiegeln sich im schlechten Abschneiden im „Ease of Doing Business Ranking“ wieder. Dort belegt Vietnam lediglich Platz 78 von 189. Trotzdem zieht das Land seit seiner Öffnung vermehrt ausländische Investoren an. „Deutsche Bank Research“ rechnet für 2015 mit einem weiteren Anstieg der Bruttoanlageinvestitionen um 7,5%. Nach Angaben des Ministeriums für Planung und Investitionen flossen vergangenes Jahr FDI im Wert von 20,3 Milliarden USD in das Land. Die wichtigsten Herkunftsländer der seit 1998 zugelassenen FDI-Projekte sind Japan, Korea (Rep.) und Singapur. Einen wesentlichen Standortvorteil bilden die niedrigen **Löhne und Gehälter**. In Vietnam betragen die durchschnittlichen Lohnkosten pro Tag 7 USD im Gegensatz zu 28 USD in China. Immer häufiger kommt es deshalb zur Verlagerungen arbeitsintensiver Fertigungen und Dienstleistungen aus der VR China nach Vietnam. Das Land hat sich erfolgreich als **„verlängerte Werkbank“ der Elektronikindustrie** etabliert. Mit einem Durchschnittsalter von 29,2 Jahren bietet Vietnam zudem eine sehr junge und relativ gut ausgebildete Bevölkerung. Um weiterhin für ausländische Investoren attraktiv zu sein, bedarf es jedoch weiterer tiefgreifender Veränderungen. Vor allem eine Reform der Rechtsordnung ist unabdingbar, da es **keine unabhängige Judikative** gibt. Außerdem muss die **mangelhafte Infrastruktur** ausgebaut und die **niedrige Arbeitsproduktivität** deutlich gesteigert werden. [Germany Trade & Invest (2014k)] [Auswärtiges Amt (2015f)] [Tonby et al. (2014)] [The World Factbook (2015d)]



Mekongdelta

Abbildung 22: Absatzentwicklung von Kfz in Vietnam (in Einheiten)

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
40.897	80.392	110.186	119.460	111.737	109.660	80.453	98.649	133.588

[AAF (2015)]

Die vietnamesische Automobilbranche ist ein **Wachstumsmarkt**. Im vergangenen Jahr boomte die Branche regelrecht. Die Zahl der Neuzulassungen stieg im Vergleich zum Vorjahr um 35% auf 133.588 Fahrzeuge an, obwohl Kraftfahrzeuge in Vietnam aufgrund **hoher Abgaben** bisher zu den teuersten weltweit gehören (vgl. Abbildung 22). Werden alle zu entrichtenden Abgaben³ addiert – vom Verladehafen bis zur endgültigen Straßenzulassung und ohne Berücksichtigung der Marge der Autohändler – erhöht sich der Preis eines Fahrzeugs um mehr als 200%. Für den Import von CKD-Bausätzen gibt es Steuervergünstigungen. Die Kfz-Verkäufer klagen über diese hohen Abgaben und über deren sprunghafte Änderungen. Sie machen die Absatzplanungen unkalkulierbar und sind auch der Grund für die schwankenden Zulassungszahlen der letzten Monate und Jahre. Zudem dienen die unscharf formulierten Bemessungsgrundlagen der Abgaben und die auftretenden Variationen meist nicht der strategischen Marktentwicklung, sondern den Einnahmen der jeweils zuständigen Stellen. [Germany Trade & Invest (2014)] [Buck et al. (2013)]

Dennoch sind die Zukunftsaussichten durchaus positiv. Die große Nachfrage nach Kfz liegt in dem **enormen Nachholbedarf** begründet. Das am meisten genutzte Verkehrsmittel ist nach wie vor das kostengünstigere Moped, das allmählich vom Auto abgelöst wird. Steigende Einkommen und die damit wachsende Kaufkraft einer neuen Mittelschicht sowie bisher unerschlossene Absatzregionen dürften die Nachfrage nach Autos langfristig deutlich steigern. Besonders in den beiden Metropolen Ho-Chi-Minh City und Hanoi boomt der Neuwagenmarkt. Von dort aus weiten die Autohändler ihre Aktivitäten systematisch aus. Bis 2020 geht die Vereinigung „Vietnam Automobile Manufacturers Association“ (VAMA) von einem Marktvolumen von 250.000 Kfz aus. Voraussetzung für diese Wachstumsprognose ist allerdings die von der Regierung beabsichtigte weitere Senkung der staatlichen Abgaben. [Germany Trade & Invest (2014)]

Der Großteil der verkauften Fahrzeuge stammt aus dem **Pkw-Segment** (58%). Wie in fast allen südostasiatischen Ländern dominieren **japanische und südkoreanische Automarken** das Straßenbild. Nach Angaben von VAMA teilten im Jahr 2013 Toyota (30%) und Hyundai/Kia (zusammen 22%) die Hälfte des Marktes untereinander auf, gefolgt von Ford (7,4%) und GM (4,7%). Im Luxussegment stand Mercedes-Benz mit 1.725 abgesetzten Fahrzeugen an der Spitze. Weitere deutsche Hersteller wie BMW, Audi, Volkswagen und Porsche sind ebenfalls über ihre offiziellen Importeure in Vietnam vertreten. [Germany Trade & Invest (2014)]

Damit die Dynamik auf dem Automobilmarkt anhält, sind bedeutende Investitionen in die Infrastruktur notwendig. Von dem vorhandenen Straßennetz von gut 216.000 km Länge ist nur etwa die Hälfte asphaltiert. Große Strecken davon befinden sich in einem schlechten Zustand. Straßen, die eine entsprechende Qualität aufweisen, sodass sie als Autobahnen bezeichnet werden könnten, gibt es wenige. Selbst die wichtigste Straße, die quer durch das gesamte Land von der chinesischen Grenze

³ Einfuhrzoll, fahrzeugabhängige Sonderverbrauchssteuer, Mehrwertsteuer und ortsabhängige Registrierungsgebühr

bis ins Mekongdelta verläuft, ist eine einfach Landstraße, auf der man nur sehr langsam vorankommt. [GSO Vietnam (2015)] [Wirtschaftswoche (2014)]

Branchenstruktur

Abbildung 23: Kfz-Produktion in Vietnam (in Einheiten)

2009	2010	2011	2012	2013	2014
107.760	106.166	100.465	73.673	93.630	121.084

[AAF (2015)]

Vietnam ist ein **klassisches Montageland**. Folglich reduzieren sich die Aktivitäten in der Automobilproduktion lediglich auf Montageschritte von importierten CKD-Bausätzen. Im vergangenen Jahr konnte die Fahrzeugmontage um knapp 30% gesteigert werden und erreichte ein Volumen von 121.084 Einheiten (vgl. Abbildung 23). Das beschert dem Land den vierten Platz im Ranking der ASEAN-Staaten. Der Abstand zu dem drittplatzierten Malaysia ist jedoch sehr groß. [AAF (2015)]

Dominiert wird die vietnamesische Automobilindustrie von internationalen Herstellern, die entweder von heimischen Partnerunternehmen montieren lassen oder selbst ein Werk errichtet haben. Insgesamt haben sich 17 OEMs niedergelassen. Die meisten Fahrzeuge vor Ort montieren „**Toyota Motor Vietnam**“ und „**Truong Hai Company**“. Letzteres ist ein lokales Unternehmen, das Autos der Marken Hyundai, Kia und seit 2013 auch Peugeot fertigt und verkauft. Als einziges deutsches Automobilunternehmen ist **Mercedes-Benz** mit einem Montagewerk in Ho-Chi-Minh City vertreten. Im vergangenen Jahr wurden 20 Millionen USD in den Ausbau der CKD-Fertigung zur Montage der S-Klasse sowie in die Erweiterung des Händlernetzes investiert. [Germany Trade & Invest (2014)] [Wirtschaftswoche (2014)]

Werke laut „Automobil Produktion“:

- *Ninh Binh*: Hyundai/Kia: Hyundai
- *Nam Sach*: Ford: Ford
- *Me Linh*: Honda: Honda; Toyota: Toyota
- *Hanoi*: General Motors: Chevrolet; Chery: Chery; Renault-Nissan: Nissan
- *Qaung Nam*: Mazda: Mazda
- *Di An*: Mitsubishi: Mitsubishi
- *Chu Lai*: Hyundai/Kia: Kia
- *Bien Hoa*: Suzuki: Suzuki
- *Ho-Chi-Minh*: Daimler: Mercedes-Benz; Isuzu: Isuzu

[Automobil Produktion (2014g)]

Experten von „The Economist“ rechnen damit, dass innerhalb der nächsten zwanzig Jahre Vietnam **die am schnellsten wachsende Automobilbranche in der ASEAN-Region** aufweisen wird. Begründet wird die erwartete Entwicklung mit einer stark steigenden Nachfrage nach Fahrzeugen und der Verfügbarkeit junger Arbeitskräfte sowie mit einer gezielten Unterstützung durch die Regierung. Die Politik will die jährliche Produktionskapazität in der Automobilindustrie bis 2020 auf 220.000 Einheiten steigern und diese bis 2035 auf 1,5 Millionen weiter ausbauen. [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Obwohl das Produktionsziel für 2035 geringer ausfällt als die derzeitige Fahrzeugproduktion in Thailand, bestehen große Zweifel an der Erreichbarkeit. Es ist nicht das erste Mal, dass die vietnamesische Politik den Ausbau der Automobilbranche anstrebt. Bereits Anfang der 80er Jahre versuchte das Land seiner Automobilindustrie mit Hilfe umfassender Wirtschaftsreformen eine wachsende regionale Bedeutung zu verschaffen, scheiterte jedoch an der eigenen **inkonsequenten Automobilpolitik**. Von dem ursprünglichen Kurs, der Fokussierung auf die Herstellung von Nutzfahrzeuge kam man ab als die Konkurrenz aus der VR China und Indien zu groß wurde. Auch die danach eingeschlagene Richtung mit einer Spezialisierung auf größere Pkw und SUV bescherte der vietnamesischen Automobilindustrie nicht den erhofften Durchbruch. Bis heute konnte sie trotz der günstigen Lohnkosten nie richtig Fuß fassen. Die Zweifel, dass es der Politik dieses Mal gelingen wird, die Automobilindustrie auf einen höheren Wachstumspfad zu bringen, sind folglich durchaus berechtigt. Vor allem angesichts der Tatsache, dass die einheimische Fahrzeugmontage bereits heute mit einem **Anstieg der Importe von Komplettfahrzeugen** aus südostasiatischen Nachbarländern wie Thailand oder Indonesien zu kämpfen hat. Im Rahmen der ASEAN-Freizone werden nämlich die Einfuhrzölle auf importierte Komplettfahrzeuge schrittweise reduziert. Im vergangenen Jahr senkte das Finanzministerium die Zölle auf Kfz, die aus den ASEAN-Mitgliedsstaaten eingeführt werden auf 50%. Ab 2018 dürfen Fahrzeuge schließlich komplett zollfrei nach Vietnam eingeführt werden. Darüber hinaus könnte auch der **sehr niedrige Anteil der inländischen Wertschöpfung** in der vietnamesischen Automobilindustrie die Zielerreichung gefährden. Der „Local Content“ liegt derzeit zwischen 10% und 30%. [The Establishment Post (2015a)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Eine erste Reaktion auf die sinkenden Einfuhrzölle kommt von „Toyota Motor Vietnam“. Vergangenes Jahr kündigte der vietnamesische Toyota-Chef Maruta an, längerfristig die Produktion vor Ort aufzugeben und zukünftig nur noch CBU-Fahrzeuge importieren zu wollen. [Thanhniem News (2014b)]

Zulieferindustrie

Da die Regierung nach der erfolglosen Fokussierung auf bestimmte Automobilsparten eine **Protektionspolitik** verfolgte, ist die einheimische Zulieferindustrie **nicht wettbewerbsfähig**. Neben dem geringen „Local Content“ bereitet den Unternehmen vor allem die Erfüllung bestimmter **Qualitätsanforderungen** große Probleme. Um die Entwicklung der Zulieferindustrie voranzutreiben und Zugang zu neuen Technologien zu erhalten, wirbt der Minister für Industrie und Handel für Joint Ventures mit ausländischen Partnern. Zudem plädiert er für eine Intensivierung der Kooperationen zwischen Autobauern und Zulieferern sowie eine Spezialisierung der Unternehmen auf wenige Teile, die dafür aber in erstklassiger Qualität angeboten werden könnten. Darüber hinaus will das Ministerium die freie Wirtschaftszone „Chu Lai“ in Zentralvietnam zum Zentrum der Automobilindustrie ausbauen. „Truong Hai Company“ gilt als der zentrale Investor vor Ort. Allerdings befinden sich die bestehenden Autowerke von Toyota, GM und Ford im Norden Vietnams. [Thanhniem News (2014b)] [The Economist Intelligence Unit (2014)] [Germany Trade & Invest (2014)]

Internationale Kfz-Zulieferer entdecken hingegen vermehrt den Standort, um für den **Export** zu produzieren. Diese machen sich die geringen Arbeitskosten zu Nutze und profitieren von dem verfügbaren Pool ausgebildeter Fachkräfte. „**Bridgestone Tire Manufacturing Vietnam Limited Liability Company**“ beschloss beispielsweise im Jahr 2012, 457 Millionen USD in den Bau eines Werks

zur Reifenproduktion zu investieren. Noch vor der Fertigstellung flossen Ende 2013 weitere 425 Millionen USD in den Bau, um das Werk zu vergrößern. Im vergangenen Jahr wurde der Betrieb aufgenommen und bis im Jahr 2017 soll die volle Produktionskapazität von 49.000 Reifen pro Tag erreicht und insgesamt 3.800 Mitarbeiter beschäftigt werden. [Tire Business (2014)] [Germany Trade & Invest (2014k)]

Von den deutschen Unternehmen engagiert sich der Automobilzulieferer **Bosch besonders stark** in der Region. Das Unternehmen ist einer der größten deutschen Investoren in Vietnam. Die erste Niederlassung entstand im Jahr 2008 in Ho-Chi-Minh City. Ein weiteres Werk, das Schubglieder für stufenlose Automatikgetriebe produziert, befindet sich in der Provinz Dong Nai. Dieses wird aktuell für 300 Millionen USD ausgebaut, um das Produktionsvolumen auf 4,3 Millionen Einheiten pro Jahr zu erweitern. Seit 2014 betreibt Bosch zudem in Ho-Chi-Minh City ein Entwicklungszentrum für Automobiltechnik. Um den steigenden Bedarf an qualifizierten Fachkräften zu decken, hat Bosch ebenfalls im vergangenen Jahr ein Ausbildungszentrum gegründet. Dort werden seitdem junge Leute nach dem in Deutschland bewährten dualen System zu Industriemechanikern ausgebildet. [Bosch (2014)]



Verkehr in Vietnam

Ausblick

Die vietnamesische Automobilkonjunktur boomt – daran bestehen keine Zweifel. Allerdings geht das starke Wachstum von einer sehr niedrigen Basis aus. Der Aufholbedarf ist enorm und es wächst eine neue Mittelschicht heran, die sich erstmals ein Auto leisten kann. Bei diesen Erstwagenkäufern sind die finanziellen Mittel begrenzt. Sie versprechen vor allem im **Niedrigpreissegment** ein hohes Absatzpotenzial. Ob diese steigende Nachfrage, wie von der Politik beabsichtigt, von der einheimischen Automobilindustrie bedient werden wird, ist allerdings fraglich. Wenn die Branche keine verstärkte Unterstützung und Förderung durch die Politik beispielsweise in Form von

Steuervergünstigen sowie weiteren Investitionsanreizen erhält, prognostiziert VAMA, dass die lokal montierten Fahrzeuge im Jahr 2018 20% teurer sein werden als Kfz-Importe aus den ASEAN-Nachbarländern. Dann hätte die vietnamesische Automobilindustrie in der ASEAN-Freizone keine Chance gegenüber den in der Automobilbranche etablierten Ländern. [The Economist Intelligence Unit (2014)] [The Establishment Post (2015a)]

Die Ansiedlung internationaler Zulieferer, die hauptsächlich wegen der Kostenvorteile in das Land kommen, könnte weiter ausgebaut werden, wenn es gelingt, das hohe Maß an Bürokratie und die administrativen Hürden bei der Genehmigung neuer Investitionsprojekte zu reduzieren. Mittelfristig ist davon auszugehen, dass vor allem **arbeitsintensive und technologisch einfachere Produkte** in Vietnam hergestellt werden. [Germany Trade & Invest (2014k)] [Tonby et al. (2014)]

Abbildung 24 stellt abschließend das Stärken-Schwächen-Profil und die damit verbundenen Chancen und Risiken des Standorts Vietnam dar:

Abbildung 24: SWOT-Analyse Vietnam

S	• Stabile Regierung mit ambitionierten Entwicklungszielen • Starkes Bevölkerungswachstum und großer Nachholbedarf • Junge und konsumfreudige Bevölkerung • Großes Angebot an Arbeitskräften zu niedrigen Lohn- und Gehaltskosten • Viele Rohstoffvorkommen	• Wechselhafte Wirtschaftspolitik • Unklare Gesetze und zunehmende Bürokratie • Keine unabhängige Judikative • Lücken in der Infrastruktur • Private Unternehmen gegenüber öffentlichen benachteiligt • Wenige Zulieferindustrien • schlechte Qualität vieler Erzeugnisse • Geringe Produktivität	W
O	• Starker Zustrom an FDI • Neue Mittelschichten entstehen, Kaufkraft und Urbanisierung nehmen zu • Einzelhandel expandiert • Neue Freihandelsabkommen werden Inlandsmärkte öffnen und Exportchancen des Landes erhöhen	• Reformstau und Korruption • Reallöhne steigen schneller als die Arbeitsproduktivität • Geber von Entwicklungsgeldern werden sich langfristig zurückziehen • Faule Kredite gefährden den Finanzsektor • Staatsschulden steigen	T

[Germany Trade & Invest (2014k)]

Philippinen

Abbildung 25: Zahlen und Fakten zu den Philippinen

Merkmal	Jahr	Wert
Landfläche	2012	298.170 km ²
BIP zu jeweiligen Preisen	2014	289,7 Mrd. USD
BIP zu jeweiligen Preisen, je Einwohner	2014	2.913 USD
Reale Veränderung des BIP	2014	6,2%
Inflation (Veränderung des VPI)	2014	4,5%
Bruttowertschöpfung: Sektor Landwirtschaft	2013	11,2% des BIP
Bruttowertschöpfung: Produzierendes Gewerbe	2013	31,1% des BIP
Bruttowertschöpfung: Dienstleistungssektor	2013	57,7% des BIP
Bevölkerung	2013	98.393.600
Erwerbsquote	2012	65,2%
Erwerbslosenquote	2012	7,0%
Ease of Doing Business	2015	95
Global Competitiveness Index	2014	52
Fahrzeugverkäufe	2014	234.747
Fahrzeugproduktion	2014	88.845

[Statistisches Bundesamt (2015)] [AAF (2015)] [Doing Business (2015)] [Global Competitiveness (2015)]

Wirtschaft und Politik

Die „Republik der Philippinen“ ist mit 7.107 Inseln der kleinere der zwei Archipele, die im ASEAN-Staatenbund vertreten sind. Diese besondere Struktur spiegelt bereits eine entsprechend aufwendige Infrastruktur wieder. In der Vergangenheit machte das Land vor allem wegen **wiederkehrenden politischen Turbulenzen und Naturkatastrophen** auf sich aufmerksam. Obwohl die Philippinen mit ihren knapp 100 Millionen Einwohnern zu den „Next Eleven-Staaten“ gehören, lebt nach wie vor ein großer Teil der Bevölkerung in Armut. Chronische Probleme stellen die **hohe Arbeitslosigkeit** sowie die **geringen ausländischen Direktinvestitionen** dar. [The World Factbook (2015e)] [Auswärtiges Amt (2015g)]

Die Entwicklung der Philippinen wurde immer wieder zurückgeworfen. In jüngerer Zeit gelang es jedoch, einen **stabilen Wachstumspfad von durchschnittlich sechs Prozent im Jahr** einzuschlagen. Auch 2014 wurde der Wachstumskurs fortgesetzt, wenngleich er etwas an Geschwindigkeit verlor. Das BIP erreichte 289,7 Milliarden USD, was mit einem Plus von 6,2% im Vergleich zum Vorjahr aber unter den Zielvorgaben der Regierung blieb (vgl. Abbildung 25). Die Wachstumsaussichten für die kommenden Jahre sind vielversprechend. Tragende Säule der Wirtschaft ist der **Dienstleistungssektor**. Die Philippinen haben sich nach Indien zur weltweit zweitgrößten Outsourcing-Destination entwickelt und profitieren seitdem von dem weltweiten Trend zu Outsourcing und Offshoring. Bereits heute trägt die Branche mit knapp 60% am stärksten zum BIP bei und für die kommenden Jahre ist mit weiteren Wachstumsraten im unteren zweistelligen Bereich zu rechnen. [Germany Trade & Invest (2014m)] [Auswärtiges Amt (2015g)]

Neben dem Dienstleistungssektor floriert auch die **Elektronikindustrie**. Die Elektronikzeugnisse bilden mit einem Anteil von 40% an den Exporten und 22% an den Importen die wichtigste Warengruppe im Außenhandel. Das verarbeitende Gewerbe macht insgesamt etwa 70% des

gesamten Industriesektors aus. Im Rahmen des „Manufacturing Resurgence Program“ soll es weiter gefördert werden, um einerseits neue Arbeitsplätze zu schaffen und andererseits den Wertschöpfungsbeitrag des verarbeitenden Gewerbes am BIP von 23% im vergangenen Jahr bis 2020 auf 30% zu erhöhen. [Germany Trade & Invest (2014m)]

Eine zusätzliche Stütze für die philippinische Wirtschaft bilden die **hohen Rücküberweisungen** der rund elf Millionen im Ausland lebenden Filipinos. Sie haben im vergangenen Jahr 23 Milliarden USD erreicht und sorgen dafür, dass der private Konsum der wichtigste Wirtschaftstreiber bleibt. Gleichzeitig leidet die einheimische Wirtschaft aber unter dem Wegzug der meist gut ausgebildeten Fachkräfte. Zurück bleiben die schlechter qualifizierten Arbeiter. [GIZ (2015b)]

Neben der ohnehin schon positiven Konsumneigung verleiht außerdem das **enorme Bevölkerungswachstum** der Wirtschaft zusätzlichen Aufschwung. Besonders in den Großstädten entsteht langsam eine neue breite Mittelschicht. Doch es gibt auch die andere, arme Seite des Archipels. Die **Subsistenzlandwirtschaft** beschäftigt zwar ein Drittel aller Arbeitskräfte, ihr Anteil am BIP liegt jedoch nur bei 11%. Die Einkommensunterschiede sind enorm. Trotz dem starken Wirtschaftswachstum ist es aber bisher nicht gelungen, die vor allem in den ländlichen Gebieten auftretende Armut zu reduzieren. Es ist davon auszugehen, dass immer noch ein Fünftel der Bevölkerung in absoluter Armut lebt. [Auswärtiges Amt (2015g)]

Die Entwicklung der ausländischen Direktinvestitionen fällt im regionalen Vergleich eher ernüchternd aus. Nicht nur umfangreiche Beschränkungen erschweren es den Investoren, in dem Land Fuß zu fassen. Vor allem **Korruption** sowie intransparente Ausschreibungs- und Genehmigungsverfahren haben in der Vergangenheit das Geschäftsklima belastet. Folglich befindet sich das Land auch nur auf Platz 95 im „Ease of Doing Business Ranking“. Das entschlossene Vorgehen der amtierenden Regierung im Kampf gegen Korruption und Armut gibt aber allen Grund zur Hoffnung auf eine Verbesserung der Situation. Im Jahr 2014 konzentrierte sich der Großteil der 2,6 Milliarden USD an FDI auf die Exportverarbeitung in den rund 100 eingerichteten **Sonderwirtschaftszonen**. Im Hinblick auf die bevorstehende AEC verfolgt die Regierung umfangreiche Reformvorhaben, die das Land wettbewerbsfähiger machen sollen. Erste Erfolge konnten mit dem Vorrücken um sieben Plätze im „Global Competitiveness Index 2014-2015“ im Vergleich zum Vorjahr verzeichnet werden. Das Land befindet sich aktuell auf Platz 52 von 144. [Germany Trade & Invest (2014m)] [Doing Business (2015)] [Global Competitiveness (2015)]

Automobilmarkt

Abbildung 26: Absatzentwicklung von Kfz in den Philippinen (in Einheiten)

2009	2010	2011	2012	2013	2014
132.444	168.490	141.616	156.654	181.738	234.747

[AAF (2015)]

Die philippinische Automobilindustrie hat ein **Boomjahr** hinter sich. Der Absatz stieg vergangenes Jahr um knapp 30% und erreichte 234.747 verkaufte Fahrzeuge (vgl. Abbildung 26). Die Hersteller gehören dabei entweder der „Chamber of Automotive Manufacturers Association“ oder der „Truck Manufacturers Association“ an. Nicht in den Statistiken der AAF enthalten sind Kfz, die als Komplettfahrzeuge eingeführt werden und deren Hersteller bei der „Association of Vehicle Importers and Distributors“ registriert sind. Deshalb weisen die regionalen Statistiken sogar noch höhere Werte

von rund 270.000 verkauften Fahrzeugen aus. [Congressional Policy and Budget Research Department (2014)]

Zu berücksichtigen ist, dass das Wachstum der Automobilbranche von einer sehr niedrigen Basis ausgeht. Vor dem Hintergrund, dass die Philippinen mit ihren knapp 100 Millionen Einwohnern das zweitgrößte Land in der ASEAN-Region darstellen, relativieren sich die Zahlen schnell. Ein Auto für den privaten Besitz bleibt für die Mehrheit meist noch ein weit entferntes Ziel. Das Marktforschungsunternehmen Nielsen kam in der „Global Survey of Automotive Demand“ zu dem Ergebnis, dass sich 47% der Haushalte kein eigenes Fahrzeug leisten können. Nur **35 von 1.000** Bewohnern sind in dem Besitz eines Autos. Nichtsdestotrotz strebt die wachsende Mittelschicht nach einem ersten eigenen Fahrzeug, denn das Auto gilt auf dem Archipel als **wichtiges Statussymbol**. [Nielsen (2014)] [Reuters (2014)]

Derzeit sind **leichte Nutzfahrzeuge** mit einem Anteil von 62% die wichtigsten Kfz auf dem Automobilmarkt. Typisch für die Philippinen sind außerdem die sogenannten „**Asian Utility Vehicles**“ (**AUV**), eine Mischung aus Minivan und Geländelimousine. [Germany Trade & Invest (2014n)]

Wie in ganz Südostasien dominieren die **Japaner** das Straßenbild. **Toyota** konnte im vergangenen Jahr den Marktanteil auf 39,1% steigern vor **Mitsubishi** (18,6%) und **Hyundai** (8,5%). Deutsche Marken trifft man selten an. Sie werden über ihre jeweiligen Distributoren eingeführt. Im vergangenen Jahr war BMW mit 722 verkauften Einheiten und einem Marktanteil von 0,3% der erfolgreichste deutsche Hersteller. Volkswagen und Mercedes-Benz erzielten jeweils einen Marktanteil von 0,2%. Angesichts der prognostizierten stark wachsenden Nachfrage in den kommenden Jahren und dem großen Nachholbedarf positionieren sich Fahrzeugmarken wie die Tata oder BYD und Geely über lokale Händlernetze in dem Land. Sie wollen die **Erstwagenkäufer** mit günstigen Einstiegsmodellen anlocken. [Germany Trade & Invest (2014n)] [Autoindustriya (2015a)]

Branchenstruktur

Abbildung 27: Kfz-Produktion in den Philippinen (in Einheiten)

2009	2010	2011	2012	2013	2014
62.523	80.477	64.906	75.413	79.169	88.845

[AAF (2015)]

Die Geschichte der philippinischen Automobilindustrie ist eine der ältesten in Südostasien und reicht bis in die frühen 1950er Jahre als die Regierung eine importsubstituierende Industriepolitik einführte und unter anderem die Einfuhr von Komplettfahrzeugen verbot. Damit wurde der Grundstein für die lokale Automobilmontage gelegt. Die Branche entwickelte sich schnell und in den 60er Jahren verfügten die Philippinen über die größte Automobilindustrie in der ASEAN-Region. Doch die Nachbarländer Thailand, Malaysia und Indonesien zogen nach und überholten das Land bis zur Jahrtausendwende. Im Jahr 2007 konnte schließlich auch die vietnamesische Automobilindustrie an dem Archipel vorbeiziehen. Damit befinden sich die Philippinen **auf dem letzten Platz im regionalen Ranking** der ASEAN-Länder mit Automobilproduktion. [Ofreneo (2015)]

Bis heute sind die Philippinen ein **klassisches Montageland**. Anders als man jedoch angesichts des boomenden Fahrzeugmarkts erwarten würde, ging die steigende Fahrzeugnachfrage nicht mit einer entsprechenden Ausweitung der Montageaktivitäten einher. Fahrzeuge, die vor Ort aus importierten

CKD-Bausätzen montiert werden, verlieren sogar immer mehr an Bedeutung. 2013 lag das Verhältnis zwischen den importierten CKD-Bausätzen und den Komplettfahrzeugen bereits bei 40% zu 60%. Im vergangenen Jahr wurde die Fahrzeugmontage lediglich um 12% auf 88.845 Einheiten gesteigert (vgl. Abbildung 27). Einer der Hauptgründe für diese Entwicklung sind nach Informationen des „Philippine Automotive Competitiveness Council“ die **höheren Kosten für lokal montierte Fahrzeuge**. Sie kosten im Durchschnitt 14% mehr als ein importiertes Komplettfahrzeug aus anderen Ländern. Die Händler japanischer Marken führen hauptsächlich aus Thailand, Indonesien und Japan Kfz ein und profitieren dabei von zahlreichen Freihandelsabkommen, die für Zollvergünstigungen bis hin zur kompletten Zollbefreiung sorgen. [Germany Trade & Invest (2014n)] [AAF (2015)]

Werke laut „Automobil Produktion“:

- *Cainta*: Mitsubishi: Mitsubishi
- *Las Pinas*: Great Wall: Great Wall
- *Santa Rosa*: Honda: Honda; Renault-Nissan: Nissan; Toyota: Toyota; Mitsubishi: Mitsubishi
- *Binan*: Isuzu: Isuzu

[Automobil Produktion (2014g)]

Nachdem „Ford Motor Company Philippines“ im Jahr 2012 seine Produktion in den Philippinen unter anderem wegen einer fehlenden Zulieferbasis einstellte, ist die Automobilmontage mit Ausnahme von dem chinesischen Autobauer Great Wall komplett in **japanischer Hand**. „Mitsubishi Motors Philippines“ hat das Ford-Werk übernommen und ist nach „Toyota Motors Philippines“ der zweitgrößte Hersteller auf dem Archipel. Außerdem montieren „Honda Cars Philippines“ und „Nissan Motor Philippines“ Pkws in den Philippinen. Berücksichtigt man auch die Produzenten von Nutzfahrzeugen, existieren in den Philippinen 17 OEMs. Die insgesamt verfügbare Produktionskapazität der vorhandenen Automobilwerke liegt bei mehr als 200.000 Einheiten pro Jahr und wird nicht einmal zur Hälfte ausgenutzt. [Germany Trade & Invest (2014n)] [Congressional Policy and Budget Research Department (2014)]

Neben dem zunehmenden Import von kostengünstigeren Komplettfahrzeugen ist einerseits der massive Fahrzeugschmuggel trotz des bestehenden Verbots der Einfuhr von Gebrauchtfahrzeugen ein weiterer Grund für die stagnierende Automobilindustrie und andererseits die **politische Inkohärenz**. Der Regierung gelang es bisher weder eine klare Marschrichtung für die Entwicklung in der Automobilindustrie vorzugeben noch konkrete Ziele durchzusetzen. Dabei versucht die Politik schon seit langem über Programme, Anreize und Schutzmaßnahmen eine wettbewerbs- und exportorientierte Automobilindustrie aufzubauen. Das letzte „Motor Vehicle Development Program“ aus dem Jahr 2002 war jedoch ebenso wenig erfolgreich wie die vorhergehenden Programme. [Ofreneo (2015)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Roadmap für die Automobilindustrie

Alle Hoffnungen ruhen nun auf der seit über zwei Jahren erwarteten „Philippine Automotive Manufacturing Industry Roadmap“. Sie soll die **Transformation von der reinen Fahrzeugmontage zur exportorientierten Kfz-Produktion** schaffen. Ziel der Roadmap ist es, bis 2022 das jährliche Absatzvolumen in den Philippinen auf 500.000 Fahrzeuge zu steigern, wovon 400.000 aus der lokalen Herstellung stammen sollen. Nach Angaben des „Department of Trade and Industry“ ist noch in diesem Jahr mit der Veröffentlichung der Roadmap zu rechnen. Implementiert werden soll sie kommendes Jahr und ab 2017 dürften erste Erfolge zu verzeichnen sein. Von der beabsichtigten Ausweitung der Produktionsaktivitäten – erreicht durch finanzpolitische Unterstützungsmaßnahmen

– erhofft sich die Regierung einerseits eine Stärkung der schwachen Zulieferbasis und andererseits die Schaffung vieler dringend benötigter Arbeitsplätze. Bis 2022 sollen 300.000 Menschen in der philippinischen Automobilindustrie beschäftigt sein. [Ofreneo (2015)] [The Manila Times (2015)]

Weiterhin soll die Roadmap den dringend benötigten Zugang zu neuen Technologien vor allem für die kleinen und mittleren Unternehmen erleichtern und fördern. Bisher sind die **F&E-Kapazitäten gering** und auch die staatlichen Ausgaben für F&E fallen sehr niedrig aus. Innerhalb des „Department for Science and Technology“ der Regierung existieren **sieben F&E-Einrichtungen**, die inzwischen verstärkt F&E-Aktivitäten in Kooperation mit Unternehmen nachgehen. Diese gilt es weiter auszubauen. [Buck et al. (2013)] [The Manila Times (2015)]

Wichtige Investitionsprojekte

Angeichts der erwarteten Nachfragesteigerung in der Automobilbranche planen die vor Ort ansässigen Autobauer, ihre Montageaktivitäten auszuweiten. Allerdings machen sie sämtliche Investitionsentscheidungen von der konkreten Ausgestaltung der Roadmap abhängig.

Die Produktionskapazität des Montagewerks von „**Toyota Motors Philippines**“ liegt bei 35.000 Einheiten pro Jahr und konnte 2014 durch extra Schichten der Mitarbeiter auf 41.644 gesteigert werden. Für dieses Jahr ist eine weitere Erhöhung auf 43.000 Fahrzeuge geplant. Längerfristig will Toyota sowohl die Produktionskapazitäten deutlich ausbauen als auch in einen Modellwechsel und die allgemeine Verbesserung der Montageaktivitäten investieren. Dafür hat das Unternehmen 2,5 Milliarden Philippinische Pesos veranschlagt, macht aber die Umsetzung seiner Pläne von der Roadmap abhängig. **Fallen die Fördermittel zu gering aus, schließt Toyota sogar den kompletten Abzug seiner Produktionsaktivitäten aus den Philippinen nicht aus.** Solange die Entscheidung aussteht, fokussiert sich Toyota auf das After-Sales Geschäft. Zur Wahrung der Kundenzufriedenheit der über eine Million Toyota-Besitzer in den Philippinen, werden die bestehenden 45 Autohäuser um zehn weitere ergänzt. [motioncar (2015)] [The Standard (2015a)] [Reuters (2014)]

Auch Mitsubishi wartet auf die Roadmap. Im Januar 2015 wurde das von Ford übernommene Werk in Betrieb genommen. Aktuell werden dort zwei Modelle mit einer Jahreskapazität von 18.000 Einheiten montiert. Das Werk verfügt jedoch über eine maximale Produktionskapazität von 50.000 Einheiten, weshalb **Mitsubishi** über die Fertigung eines dritten Modells nachdenkt. [Interaksyon (2015)] [Business World (2015)]

Von den deutschen Herstellern zieht Volkswagen den Bau eines Werks zur CKD-Fertigung in den Philippinen in Erwägung. Dazu will das Unternehmen bis zu 200 Millionen USD investieren. Konkrete Beschlüsse liegen bislang jedoch nicht vor. [Automobilwoche (2015)]

Förderung der Elektromobilität

Im Hinblick auf die Integration der philippinischen Automobilindustrie in das regionale Produktionsnetzwerk der ASEAN-Region will sich das Land als **Produktionsstandort für Elektrofahrzeuge** etablieren. Eine gesetzliche Maßnahme, die den Schritt zu Fahrzeugen mit alternativen Antrieben beschleunigen soll, ist in der Diskussion und wird noch in diesem Jahr erwartet. Unter anderem werden Zollvergünstigungen für die Einfuhr von Investitionsgütern, Komponenten und Ersatzteilen erwartet, die für die Produktion oder Montage von Elektrofahrzeugen benötigt werden. Neben steuerlichen Anreizen sieht der Gesetzentwurf auch weitere Maßnahmen

wie beispielsweise die bevorzugte Registrierung von Elektrofahrzeugen oder kostenlose Parkplätze vor, um das Interesse der Käufer zu wecken. [Germany Trade & Invest (2014n)] [GMA News (2015)]

Eine Vorreiterrolle in der Entwicklung von Elektrofahrzeugen nahmen die sogenannten „**E-Jeepneys**“ ein. „Jeepneys“ gelten als typische philippinische Verkehrsmittel und waren ursprünglich Fahrzeuge, die die US-Amerikaner nach ihrem Abzug von den Philippinen zurückgelassen hatten. Sie standen seit längerer Zeit vor allem wegen ihrer Abgase, dem hohen Verbrauch und dem schlechten technischen Zustand in der Kritik. Eine Lösung für die Probleme der beliebten Fahrzeuge wurde im Jahr 2007 mit dem „E-Jepneey“ präsentiert. Das elektrisch angetriebene Fahrzeug wurde im Rahmen des von zahlreichen Organisationen und Institutionen unterstützten Programms „Climate Friendly Cities“ entwickelt. Es wird seitdem von dem lokalen Unternehmen „**Philippine Utility Vehicle Incorporated (PhUV)**“ produziert, das neben den „E-Jeepneys“ auch „E-Quads“ und „E-Trikes“ herstellt. Bisher kommen die „E-Jeepneys“ hauptsächlich im öffentlichen Personenverkehr zum Einsatz oder werden als Shuttle-Busse auf Werksgeländen oder auf dem Campus von Universitäten verwendet. Die „E-Jeepneys“ erreichen eine Höchstgeschwindigkeit von 40 km/h und die maximale Reichweite beträgt 100 km. Das Laden der Batterie dauert zwischen acht und zehn Stunden. [eJeepney (2015)]

Insgesamt wurden im vergangenen Jahr 15.750 E-Fahrzeuge verkauft. Darunter befanden sich 15.000 „E-Bikes/E-Motorräder“, 500 „E-Trikes“ und 250 „E-Jeepneys“. Besonders der Sektor der elektrischen Dreiräder wächst rasant. In diesem Jahr soll der Absatz auf 23.500 Einheiten gesteigert werden, sodass bis zum Ende des Jahres 40.000 Elektrofahrzeuge in dem Land unterwegs sein werden. Wenn die Branche demnächst tatsächlich Unterstützung durch entsprechende Förderprogramme der Regierung erhält, ist der Präsident der „Electric Vehicle Association of the Philippines“ (EVAP) zuversichtlich, dass das angestrebte **Ziel von einer Million Elektrofahrzeugen bis 2020** erreicht werden kann. PhUV hofft außerdem, dass das neue Gesetz weitere Hersteller von Elektrofahrzeugen in das Land locken wird. [Autoindustriya (2015b)] [The Standard (2015b)]

„We would love to believe that the nation has now accepted electric vehicles as a viable alternative mode of transport. We continue sustaining our gains and pretty soon, we can finally lay claim to the title Electric Vehicle Hub of Southeast Asia. Thus, we will push for our campaign for One Million EVs on Philippine roads by 2020.“ Rommel T. Juan, Präsident der EVAP [Gadgets Magazine (2015)]



Jeepney

Zulieferindustrie

Nach Angaben des „Departments of Trade and Industry“ existieren offiziell 256 Kfz-Teilehersteller. Bei der großen Mehrheit handelt es sich jedoch um kleine und mittlere Unternehmen aus dem „Second“ und „Third Tier“ Bereich. Tatsächlich aktiv in der Automobilindustrie ist nach Einschätzung von Branchenkennern nur rund die Hälfte. Außerdem stellen sie meist **technologisch einfache Produkte** wie Schalldämpfer oder Sitzbezüge her. Alle wesentlichen für die Fahrzeugmontage vor Ort benötigten Kfz-Teile und Komponenten müssen aus dem Ausland bezogen werden. [Ofreneo (2015)]

Japanischen Unternehmen beliefern zwar durchaus die lokalen Automobilhersteller, aber das Hauptgeschäft machen die großen Zulieferer wie „Philippines Auto Components Incorporated“, „Yazaki-Torres Manufacturing Incorporated“, „International Wiring Systems Corporation“, „Asian Transmission Corporation“ und „Toyota Autoparts Philippines“ mit dem Export von Kfz-Teilen. Wegen der geringen Produktionszahlen ist der lokale Teilebedarf zu gering, um eine auf den heimischen Markt ausgerichtete Produktion wirtschaftlich erscheinen zu lassen. [Congressional Policy and Budget Research Department (2014)] [Germany Trade & Invest (2013)]

Besonders stark ist der Exportsektor in den Bereichen **Kabelstränge und Kfz-Elektronik sowie Getriebe und Reifen**. In speziellen „Philippine Export Processing Zones“ werden Kfz-Teile ausschließlich für die Belieferung internationaler Automobilhersteller weltweit produziert. [Germany Trade & Invest (2013)]

Von den deutschen Unternehmen ist neben Continental auch **Bosch** vertreten. Letzteres lässt durch die „Integrated Mico-Electronics Incorporated“ im Auftrag fertigen. „**Continental Temic Electronics Philippines Incorporated**“ hingegen ist mit zwei Fertigungsstätten vor Ort vertreten und baut sein Geschäft stark aus. Mitte 2014 hat das Unternehmen die zusätzliche Fertigung von Produkten im Bereich „Automotive Sensors“ angekündigt. Dazu wurden 1.500 neue Arbeitsplätze geschaffen. Mit der Erweiterung will Continental die Philippinen zum **Export-Produktionshub** für den gesamten asiatischen Markt ausbauen. [Manila Bulletin (2014)]

Meist handelt es sich bei den Aktivitäten der Unternehmen in der Zulieferindustrie um die Fertigung von Baueinheiten aus importierten Komponenten. Tatsächlich produziert wie zum Beispiel in der Reifenproduktion wird wenig. In diesem Bereich investiert „**Yokohama Tire Corporation**“ kräftig. Im Zeitraum von 2011 bis 2017 werden 520 Millionen USD in den Ausbau der jährlichen Produktionskapazität von 7 Millionen auf 17 Millionen Reifen investiert. Das Projekt besteht aus drei Phasen und steht aktuell vor dem Abschluss der zweiten Phase mit der eine jährliche Produktionskapazität von 12,5 Millionen Reifen im Jahr erreicht wird. [Germany Trade & Invest (2013)] [Yokohama (2013)]

Ausblick

Der philippinische Automobilmarkt hat ein **großes Wachstumspotenzial**. Nach Indonesien verfügt das Land über den **zweitgrößten Binnenmarkt** in der ASEAN-Region und weist eine der am schnellsten wachsenden Bevölkerungen in ganz Asien auf. Mit steigenden Einkommen bildet sich allmählich eine neue konsumfreudige Mittelschicht. Für die vielen jungen Einwohner ist das Auto ein Statussymbol, das sie sich, sobald sie über die nötigen finanziellen Mittel verfügen, zulegen werden. Das eröffnet Absatzmöglichkeiten vor allem im **Niedrigpreissegment**. Unterstützt wird die steigende Nachfrage nach Kfz außerdem von dem schlechten Allgemeinzustand der philippinischen

Fahrzeugflotte. Mit einem Durchschnittsalter von über zehn Jahren steht häufig der Austausch durch einen Neuwagen bevor. [The Economist Intelligence Unit (2014)] [Germany Trade & Invest (2014n)]

Für die philippinische Automobilindustrie gilt es, diese Aussichten für sich zu nutzen. Dabei wird vieles von der angekündigten **Roadmap** abhängen. Verfügt sie über geeignete Maßnahmen, kann sie durchaus das Potenzial haben, die philippinische Automobilindustrie endgültig auf die Erfolgsspur zu führen – der benötigte Absatzmarkt wäre vorhanden. Abbildung 28 stellt abschließend das Stärken-Schwächen-Profil und die damit verbundenen Chancen und Risiken des Standorts Philippinen dar. [Ofreneo (2015)]

Abbildung 28: SWOT-Analyse Philippinen

S	• Relativ gut ausgebildete, englischsprachige Arbeitskräfte • Expandierender privater Konsum • Junge, stark wachsende Bevölkerung • Starker Dienstleistungssektor • Geografische Nähe zu Japan • Rohstoffreichtum	• Relativ schwaches verarbeitendes Gewerbe • Hohe Abhängigkeit von Rücküberweisungen im Ausland arbeitender Filipinos • Hoher Armutsanteil • Ineffiziente Verwaltung • Unzureichende Infrastruktur	W
O	• Zunehmender Infrastrukturausbau • Ausschreibung von PPP-Projekten, um verstärkt das Kapital und Know-how des Privatsektors zu nutzen • Wachsende Outsourcingbranche • Expansion der Investitionen im Energiesektor	• Mangelnde Rechtssicherheit • Hohe Importabhängigkeit • Naturkatastrophen • Korruption	T

[Germany Trade & Invest (2014m)]

Singapur

Abbildung 29: Zahlen und Fakten zu Singapur

Merkmal	Jahr	Wert
Landfläche	2012	700 km ²
BIP zu jeweiligen Preisen	2014	307,1 Mrd. USD
BIP zu jeweiligen Preisen, je Einwohner	2014	56.113 USD
Reale Veränderung des BIP	2014	3,0%
Inflation (Veränderung des VPI)	2014	1,4%
Bruttowertschöpfung: Sektor Landwirtschaft	2013	0,0% des BIP
Bruttowertschöpfung: Produzierendes Gewerbe	2013	25,1% des BIP
Bruttowertschöpfung: Dienstleistungssektor	2013	74,9% des BIP
Bevölkerung	2013	5.399.200
Erwerbsquote	2012	68,1%
Erwerbslosenquote	2012	2,8%
Ease of Doing Business	2015	1
Global Competitiveness Index	2014	2
Fahrzeugverkäufe	2014	47.443
Fahrzeugproduktion	2014	-

[Statistisches Bundesamt (2015)] [AAF (2015)] [Doing Business (2015)] [Global Competitiveness (2015)]

Wirtschaft und Politik

Die „Republik Singapur“ war schon während der Kolonialzeit wegen ihrer günstigen geografischen Lage als Verbindungspunkt der Seerouten zwischen Europa und der VR China ein bedeutender Warenumschlagsplatz. Seit seiner Unabhängigkeit im Jahr 1965 erlebt das Land eine Erfolgsstory der besonderen Art. Innerhalb weniger Jahrzehnte entwickelte sich das Schwellenland, dessen Staatsgebiet ungefähr der Fläche von Hamburg entspricht, zu einer modernen Industrienation mit einem höheren Pro-Kopf-Einkommen als in Deutschland. Heute gehört der kleine Stadtstaat mit seinen rund 5,4 Millionen Einwohnern zu den teuersten Städten der Welt (vgl. Abbildung 29). [Kretschmann (2014)]

Singapurs **hoch industrialisierte freie Marktwirtschaft** zählt zu den am stärksten deregulierten Volkswirtschaften und wird durch Weltoffenheit, Korruptionsfreiheit und internationale Vernetzung charakterisiert. Die **Abhängigkeit von der globalen Konjunktur** ist aufgrund der stark exportorientierten Wirtschaft sehr groß. [Germany Trade & Invest (2014j)]

Sowohl in den einschlägigen Business-Rankings belegt Singapur Spitzenpositionen als auch in modernen Wissenschaften. Außerdem verfügt der Stadtstaat über eine **exzellente Infrastruktur**, ein **perfektes Logistiksystem** und zählt zu den **bedeutendsten Finanzplätzen** der Welt. Das Land gilt als **Sprungbrett** für die Märkte des gesamten asiatischen Wirtschaftsraums. Wichtige Wirtschaftsbereiche sind die **ölverarbeitende Industrie, die Elektronikbranche sowie Maschinen und Ausrüstungsgegenstände**. Dabei wird der industrielle Sektor von multinationalen Unternehmen und einigen großen einheimischen Firmen dominiert. Um weiterhin zu wachsen, die Positionen in ausgewählten Spitzentechnologien stärker auszubauen sowie Wettbewerbsfähigkeit und Produktivitätssteigerungen zu gewährleisten, investiert Singapur vor allem in Bildung und F&E. [Auswärtiges Amt (2015e)]

Da Singapur über keine natürlichen Rohstoffe verfügt, wird **F&E als wichtiges Standbein der Wirtschaft** betrachtet, das langfristig Arbeitsplätze und Einkommen sichert. Seitdem 1991 der erste „**National Technology Plan**“ eingeführt wurde, werden mit Beginn eines neuen Plans alle fünf Jahre die Ausgaben für F&E kontinuierlich erhöht. Das Budget für den Zeitraum 2011 bis 2015 beträgt fast 10 Milliarden Euro und wurde im Vergleich zum vorherigen Plan um 20% erhöht. [National Research Foundation (2015)]

Die jährlichen Ausgaben für F&E lagen bisher zwischen 2% und 3% des BIP und werden dieses Jahr auf 3,5% erhöht. Auf diese Weise kommt Singapur seinem Ziel, ein F&E-Zentrum der Superlative zu werden, immer näher. Auch die Privatwirtschaft investiert fleißig in ihre F&E-Zentren und baut von Singapur aus ihre Kapazitäten in der ASEAN-Region aus. [National Research Foundation (2015)]



Skyline Singapur

Automobilmarkt

Abbildung 30: Absatzentwicklung von Kfz in Singapur (in Einheiten)

2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
137.564	122.254	110.574	79.503	51.891	39.570	37.247	34.111	47.443

[AAF (2015)]

Nachdem die Kfz-Neuzulassungen in Singapur im Jahr 2006 mit 137.564 Fahrzeugen ihren bisherigen Höhepunkt erreicht hatten, sank die Zahl zuletzt auf lediglich 34.111 Kfz im Jahr 2013 (vgl. Abbildung 30). Im vergangenen Jahr konnte erstmalig wieder ein Anstieg auf 47.443 Neuzulassungen registriert werden. Die drastische Reduktion der Fahrzeugneuzulassungen spiegelt die Entscheidung der Regierung wieder, das Wachstum auf dem Automobilmarkt deutlich zu senken. Sie steuert den Verkehrsfluss und die CO₂-Emissionen auf der begrenzten Landfläche zum einen durch Investitionen in die Infrastruktur und zum anderen durch die strenge Regulierung ihrer Benutzung. Soll der

Fahrzeugbestand gesenkt werden, reduziert die Regierung die Berechtigungszertifikate. Dieses sogenannte „**Certificate of Entitlement**“, das nach zehn Jahren wieder verfällt, muss jeder Fahrzeugbesitzer ersteigern. Die steigenden Preise für eine solche Lizenz verteuern die Anschaffung eines Fahrzeugs und in der Folge sinken die Zulassungszahlen. Einfuhrzölle sowie weitere Gebühren und Abgaben einschließlich einer „Additional Registration Fee“, die entrichtet werden müssen, machen Singapur zu einem der teuersten Automärkte der Welt. Während bei uns ein VW Golf mit 105 PS 17.650 Euro kostet, müssen in Singapur für den Erwerb des gleichen Modells umgerechnet 79.000 Euro bezahlt werden. [Motor Talk (2015)] [SGC (2014)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Außerdem wurde kürzlich die Kreditvergabe für Fahrzeuge deutlich verschärft und im Stadtzentrum sorgt ein elektronisches Mautsystem für zusätzliche Kosten. Nichtsdestotrotz dominierten in dem Stadtstaat in den letzten Jahren **vor allem teure Luxusfahrzeuge** den Absatzmarkt. Als der Erwerb eines Fahrzeugs immer teurer wurde, übernahmen die **deutschen Premiumhersteller** von Toyota/Lexus die Führung auf dem Neuwagenmarkt. 2011 und 2012 führte **BMW** den Absatzmarkt mit einem Anteil von rund 18% an. Im darauffolgenden Jahr setzte sich **Mercedes-Benz** an die Spitze, gefolgt von BMW und Toyota/Lexus. Insgesamt erreichten die deutschen Marken Mercedes-Benz, BMW, Volkswagen, Audi, Porsche und Mini im Jahr 2013 einen gemeinsamen Anteil von knapp 60% auf dem Neuwagenmarkt. [SGC (2014)] [The Economist Intelligence Unit (2014)] [LTA (2015)]

2014 wurden hingegen wieder verstärkt Massenmarktautos gekauft, weil vor allem für die unteren Fahrzeugklassen mehr Berechtigungszertifikate vergeben wurden. Dieser Trend zeichnet sich auch für das laufende Jahr ab und in der Folge konnte **Toyota/Lexus** wieder seinen ersten Platz in der Verkaufstatistik zurückerobern. Unter den beliebtesten Autos im vergangenen Jahr finden sich neben dem Toyota Corolla mit der Mercedes-Benz E-Klasse und dem BMW 5er zwei deutsche Fahrzeuge. [best selling cars blog (2015)] [Focus2move (2015)]

Besonders zugelegt haben 2014 außerdem Lkw und Busse im Rahmen des „Early Turnover Scheme“, das den vorzeitigen Ersatz älterer Nutzfahrzeuge durch Neuwagen, die den Euro-V-Treibstoffanforderungen genügen, belohnt. Außerdem wuchs der Absatz von energieeffizienten Fahrzeugen, die ebenfalls von der Regierung gefördert werden. [Germany Trade & Invest (2014j)]

Branchenstruktur

In Singapur werden **keine Fahrzeuge produziert**. Alle Kfz müssen in das Land eingeführt werden und dennoch spielt der kleine Stadtstaat eine wichtige Rolle in der Automobilindustrie. Fast alle OEMs und Tier 1 Supplier haben in Singapur **lokale Hauptverwaltungen** errichtet, um von dort aus die Aktivitäten in Südostasien zu überwachen und zu steuern. Das Land gilt als Sprungbrett bzw. Ausgangspunkt für Operationen in den restlichen Ländern der ASEAN-Region. Viele OEMs haben außerdem ihre **Logistikzentren für den regionalen Vertrieb von Ersatzteilen** dort angesiedelt. Sie machen sich die exzellenten Handelsanbindungen, die Verfügbarkeit hochqualifizierter Arbeitskräfte sowie die sehr gute Finanzinfrastruktur zu Nutze. [EDB (2015)]

Mehr als 800 Unternehmen haben vor Ort F&E-Kapazitäten aufgebaut und profitieren von den exzellenten Bedingungen, die das Land bietet. Die **hochentwickelte Elektronikindustrie** unterstützt die F&E-Aktivitäten in der Automobilindustrie. **Delphi und Continental** haben beispielsweise besonders große F&E-Zentren aufgebaut. Continental betreibt in Singapur sogar eines seiner drei größten Forschungszentren weltweit und baute im vergangenen Jahr die F&E-Kapazitäten nochmals

für 18,3 Millionen Euro aus. Im Jahr 2008 eröffnete außerdem **Bosch** sein Zentrum für Forschung und Voraentwicklung in Singapur. Das regionale Forschungszentrum für Asien-Pazifik koordiniert auch die beiden seit 2005 tätigen Bosch-Forschungsteams in Tokio und Shanghai. [EDB (2015)] [Automobil Industrie (2014)]

Darüber hinaus verfügt Singapur über eine starke und innovative Zulieferindustrie. Das Land entwickelt sich zum **regionalen Zentrum für Herstellung und Design von High-Tech Produkten und Komponenten** wie beispielsweise Zündsteuerungskomponenten oder Bremsdrucksensoren. Besonders japanische Unternehmen lassen oft in Singapur produzieren, um die Komponenten anschließend nach Japan zu verschiffen. [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Förderung der Elektromobilität

In Metropolen wie Singapur bieten Elektrofahrzeuge große Potenziale zur Verringerung der CO₂-Emissionen und der Abhängigkeit von Erdöl. Darüber hinaus machen insbesondere die relativ kleine Landfläche und die kurzen Wege den zukunftsorientierten Stadtstaat zu dem perfekten Einsatzort für Elektromobilität. [Handelsblatt (2011)]

Die Regierung unterstützt viele Initiativen im Bereich Elektromobilität. Im Jahr 2011 rief sie beispielsweise das Projekt „**Electric Vehicle Test-Bed**“ ins Leben, das in einem Zeitraum von fünf Jahren den flächendeckenden Einsatz von Elektrofahrzeugen prüfen soll. Bosch wurde dabei als Infrastrukturdienstleister eingesetzt und verantwortet das Design und die Entwicklung der Ladeinfrastruktur sowie deren Installation, Betrieb und Wartung. [Bosch (2015)] [LTA (2011)]

Weiterhin nahm Singapur im Jahr 2013 erstmals an der Tokyo Motor Show teil. „TUM CREATE“ präsentierte auf der 43. Veranstaltung den Prototypen des **Elektrotaxis EVA**, das speziell für den Einsatz in tropischen Megastädten wie Singapur entwickelt wurde. Hierbei handelt es sich um ein gemeinsames Forschungsprojekt der Technischen Universität München (TUM) mit der „Nanyang Technological University“ (NTU) in Singapur, das von der „National Research Foundation“ der finanziert wurde. [EVA (2013)]



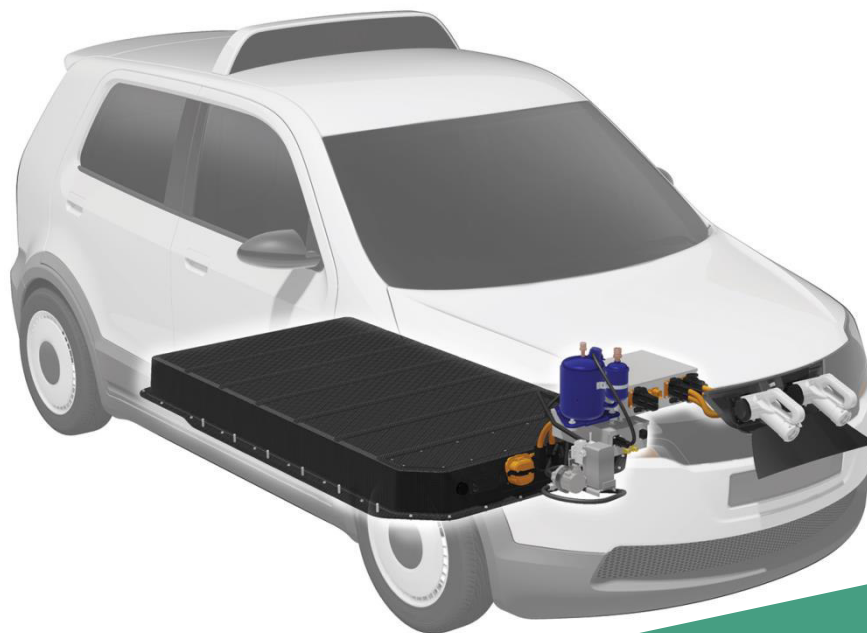
Elektrotaxi EVA

Elektroautos haben normalerweise lange Ladezeiten, weshalb sie sich nicht für den Einsatz als Taxis eignen. EVA verfügt jedoch über einen Lithium-Polymer-Akku (siehe Abbildung 31), der sich innerhalb von fünfzehn Minuten komplett aufladen lässt und eine Reichweite von 200 km hat. Außerdem wurden an die tropischen Bedingungen angepasste Klimaanlage-konzepte entwickelt, die möglichst effizient nur die jeweils benötigten Zonen im Auto kühlen. Über ihr Smartphone können die Passagiere die Klimaanlage regulieren. Das Fahrzeug hat eine Leichtbau-Karosserie aus kohlefaserverstärktem Kunststoff und verfügt über einen extra geräumigen Kofferraum für viel Gepäck. Die Markteinführung wird derzeit vorbereitet. [National Research Foundation (2014)]

Abbildung 31: Technische Daten der Batterie

Battery System	
Cell Type	Lithium Polymer
Number of Cells	216
Cell Capacity	63 Ah
Energy Content	50 kWh
Max. Voltage	450 V
Max. Current	360 A

[TUM CREATE (2014)]



Ladesystem

Auch die privaten Unternehmen nutzen Singapurs Potenzial für den Einsatz von Elektrofahrzeugen. **BMW** gründete zum Beispiel im August vergangenen Jahres anlässlich der Markteinführung des i3 in Singapur ein **Joint Venture mit dem Unternehmen Greenlots**, das innovative Netzwerklösungen zum Laden von Elektrofahrzeugen entwickelt und produziert. Mit dem „360° ELECTRIC Programm“ bietet BMW seitdem jedem Kunden, der ein Elektroauto der i-Serie erwirbt, einen Rundumservice für E-Mobilität. Das Programm soll die Kunden von der Alltagstauglichkeit eines Elektroautos überzeugen und den Verkauf von E-Fahrzeugen in Singapur ankurbeln. Es beinhaltet im Wesentlichen das einfache Aufladen von zu Hause aus, die Nutzung der Ladeinfrastruktur unterwegs, die Bereitstellung konventioneller Fahrzeuge für längere Urlaubsfahrten sowie weitere Unterstützungsservices wie zum Beispiel die vernetzte Navigation. [greenlots (2014)] [BMW (2014b)]

Förderung des autonomen Fahrens

Singapur betrachtet den Einsatz von selbstfahrenden Autos als eine große Chance für den kleinen Stadtstaat. Die autonomen Fahrzeuge könnten beispielsweise den Verkehrsfluss auf der ohnehin sehr begrenzten Landfläche optimieren und die Parkplatzknappheit mittels „**Smart Parking Systems**“ beheben, indem die Passagiere dort aussteigen, wo sie hin wollen und das Fahrzeug sich selbständig einen Parkplatz sucht. Ohne die Autoinsassen können die Autos viel enger parken und sparen somit wertvollen Platz. Nicht zuletzt betrachtet Singapur gerade im Hinblick auf seine alternde Bevölkerung auch die bessere Mobilität für alte Menschen und Behinderte als vorteilhaft. Die Politik rechnet damit, dass bis 2020 hochautomatisierte Autos auf den Straßen unterwegs sein werden und weitere zehn Jahre später, 2030, das vollständig autonome Fahren Realität wird. [Kheong/Sheun (2014)]

Es existieren viele Forschungsprojekte im Bereich des autonomen Fahrens. Im Jahr 2013 startete beispielsweise das französische Unternehmen „Induct“ zusammen mit der NTU und der „JTC Corporation“ Versuche mit einem selbstfahrenden Elektrofahrzeug in dem „CleanTech Park“. Das Fahrzeug könnte zukünftig als Shuttle-Bus auf dem Campus der NTU zum Einsatz kommen oder der Beförderung von Arbeitern zwischen verschiedenen Fabrikgebäuden dienen. [SMART (2014)]

Weiterhin sind bereits seit 2011 auf dem Campus der „National University of Singapore“ (NUS) fahrerlose Golfmobile unterwegs. Die Tests mit den autonomen Golfmobilen wurden inzwischen auf E-Autos ausgeweitet und werden gemeinsam mit der „**Singapore-MIT Alliance for Research and Technology**“ (SMART) durchgeführt, ein Forschungsunternehmen, das von dem „Massachusetts Institute of Technology“ in Kooperation mit dem „National Research Foundation of Singapore“ gegründet wurde. [Kheong/Sheun (2014)] [MIT (2014)]

Die bisherigen Experimente zielen darauf ab, das „**First-and-Last-Mile**“-Problem zu lösen. Bei dem „Erste-Meile-Problem“ geht es darum, die Lücke zwischen der Wohnung und dem öffentlichen Personennahverkehr (ÖPNV) zu schließen und bei dem „Letzte-Meile-Problem“ schließlich um die Verbindung zwischen dem ÖPNV und dem Ziel, beispielsweise dem Arbeitsplatz. Mit dem gemeinsam von der NUS und SMART entwickelten Mobilitätskonzept „**Mobility-on-Demand**“ (MoD) soll eine Flotte von autonomen Fahrzeugen das existierende Transportsystem ergänzen und das „First-and-Last-Mile“-Problem lösen, indem die fahrerlosen Autos genau dann zum Einsatz kommen, wenn es gilt, diese Lücke zu schließen. Um das Konzept der „MoD“ der Öffentlichkeit vorzustellen und die Akzeptanz potentieller Kunden zu gewinnen, konnten im vergangenen Herbst zwei fahrerlose Golfmobile, die im Chinesischen und Japanischen Garten unterwegs waren, getestet werden. **Seit März 2015 hat die Regierung außerdem eine 6 km lange Strecke im Gewerbegebiet „One-North“ für den Test von autonomen Fahrzeugen im öffentlichen Verkehr freigegeben.** Dazu muss eine Lizenz erworben werden, die ein Jahr lang gültig ist. [future GOV (2015)] [MIT (2014)] [SMART (2014)]

Ausblick

In Singapurs Automobilbranche gibt es im Vergleich zu den restlichen ASEAN-Ländern keinen Nachholbedarf. Der Markt ist gesättigt, die Zahl der Neuzulassungen wird von der Politik reguliert und die Fahrzeugpreise gehören zu den teuersten weltweit. Was dieses Land auch in Zukunft so interessant für die Branche macht, sind die ausgezeichneten Bedingungen für den Aufbau von **F&E-Kapazitäten** sowie die Attraktivität als **Sprungbrett in die ASEAN-Region**. Die Zulieferindustrie profitiert in der **Entwicklung und Fertigung von High-Tech Produkten** nicht zuletzt auch von der

Förderung von Spitzentechnologien beispielsweise in der Elektronikindustrie durch die Politik. [SGC (2014)]

Vielversprechend sind vor allem auch Singapurs Aussichten als eine Art „**Testplattform**“ für eine Vielzahl von Technologien wie beispielsweise derzeit im Bereich Elektromobilität und autonomes Fahren. Der kleine Stadtstaat eignet sich ausgezeichnet für die Erforschung nachhaltiger Mobilitätskonzepte für die Megastädte der Zukunft. [Handelsblatt (2011)]

Abbildung 32 stellt abschließend das Stärken-Schwächen-Profil und die damit verbundenen Chancen und Risiken des Standorts Singapur dar:

Abbildung 32: SWOT-Analyse Singapur

S	• Wirtschaftsfreundliches Land mit exzellenter Infrastruktur • Leistungsfähige und korruptionsfreie Verwaltung • Marktwirtschaftliche Orientierung bei sozialer Sicherheit • Hohe öffentliche Sicherheit • Striktes Freihandelsregime und zahlreiche Abkommen mit Partnerländern	• Kleiner Binnenmarkt • Starke Abhängigkeit von der Weltkonjunktur • Im regionalen Vergleich hohe Löhne und Standortkosten • Keine Rohstoffvorkommen und Landknappheit • Abhängigkeit von ausländischen Arbeitskräften	W
O	• Förderung von Hochtechnologien sowie angewandter F&E • Öffentliche Investitionen in nachhaltige Stadtentwicklung und Verkehrsplanung • Wachstumsbranchen: Bio-, Nanotechnologien, Photovoltaik, Medien, Umwelttechnik • Anerkannter Standort für Unternehmen mit regionalem Vertrieb und Verwaltung	• Geringe Geburtenrate und Alterung der Gesellschaft • Verlust der Wettbewerbsfähigkeit in arbeitsintensiven Standardsektoren • Konkurrenz durch benachbarte Schwellenländer • Mengen- und Preisrisiko der Rohstoffversorgung	T

[Germany Trade & Invest (2014j)]

Brunei Darussalam

Abbildung 33: Zahlen und Fakten zu Brunei Darussalam

Merkmal	Jahr	Wert
Landfläche	2012	5.270 km ²
BIP zu jeweiligen Preisen	2014	17,4 Mrd. USD
BIP zu jeweiligen Preisen, je Einwohner	2014	42.239 USD
Reale Veränderung des BIP	2014	5,3%
Inflation (Veränderung des VPI)	2014	0,4%
Bruttowertschöpfung: Sektor Landwirtschaft	2013	0,7% des BIP
Bruttowertschöpfung: Produzierendes Gewerbe	2013	68,2% des BIP
Bruttowertschöpfung: Dienstleistungssektor	2013	31,0% des BIP
Bevölkerung	2013	417.800
Erwerbsquote	2012	64,3%
Erwerbslosenquote	2012	3,8%
Ease of Doing Business	2015	101
Global Competitiveness Index	2014	-
Fahrzeugverkäufe	2014	18.131
Fahrzeugproduktion	2014	-

[Statistisches Bundesamt (2015)] [AAF (2015)] [Doing Business (2015)] [Global Competitiveness (2015)]

Wirtschaft und Politik

Das Sultanat Brunei, amtlich „Brunei Darussalam“, wird seit über 600 Jahren von einem Sultan regiert. Aufgrund seiner **Öl- und Gasvorkommen** zählt das kleine Land mit seinen 417.800 Einwohnern und einem BIP pro Kopf von 42.239 USD im vergangenen Jahr zu den reichsten Staaten der Welt (vgl. Abbildung 33). Die Einnahmen aus dem Öl- und Gassektor tragen zu zwei Dritteln zum BIP bei und machen 95% der Exporteinkünfte sowie 90% der Staatseinnahmen aus. [The World Factbook (2015a)]

Obwohl es sich bei Brunei neben Singapur um einen der zwei „Millionäre“ in der ASEAN-Region handelt, lebt dennoch die Hälfte der Bevölkerung in bescheidenen Verhältnissen – vergleichbar mit der Situation in Malaysia, das einzige Land, mit dem das Sultanat eine Landesgrenze teilt. Da in den letzten Jahren die Förderung von Erdöl kontinuierlich zurück ging und auch die Erdgasproduktion keine Zuwächse mehr verzeichnete, hat die Regierung **Pläne zur Diversifizierung der Wirtschaft** entwickelt, um langfristig die Abhängigkeit vom Export fossiler Ressourcen zu verringern. Der Aufbau einer eigenen Industriebasis ist geplant und günstige wirtschaftliche Rahmenbedingungen sollen vermehrt ausländische Investoren ins Land locken. [Auswärtiges Amt (2015a)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Automobilmarkt

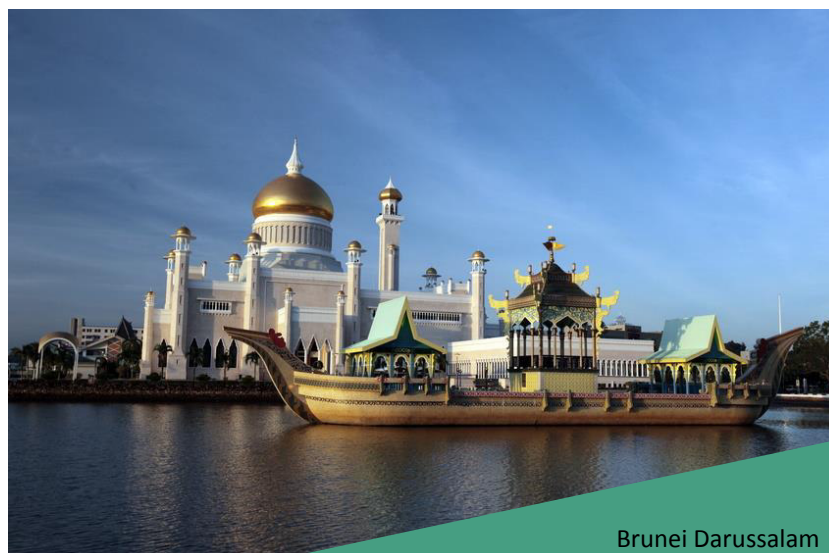
Anders als man bei dem enormen Ölreichtum des Landes zunächst vermuten würde, besitzt Brunei erstens nur einen sehr kleinen Automarkt und zweitens dominieren nicht Luxusfahrzeuge, sondern **Klein- und Mittelklassewagen** das Straßenbild. Über eine eigene Automobilindustrie verfügt das Land nicht. **Alle Fahrzeuge müssen importiert werden.** [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Im Jahr 2014 wurden 18.131 Neuzulassungen registriert, ein leichter Rückgang gegenüber dem Vorjahr mit 18.642 abgesetzten Kfz. Eine Ursache hierfür ist die verschärfte Situation auf dem Finanzierungsmarkt. Aktuell bieten in ganz Brunei nur noch zwei Banken unter verschärften Bedingungen Autokredite an. Dies hat negative Auswirkungen auf den Verkauf in allen Fahrzeugklassen – vom Kleinwagen bis zur Luxusklasse. [The Brunei Times (2015a)]

Angeführt wurde die Verkaufstatistik im vergangenen Jahr von **Toyota** mit einem Anteil von knapp 21%, gefolgt von **Kia** (15%) und **Hyundai** (10%). Obwohl Malaien mehr als zwei Drittel der Bevölkerung ausmachen, konnten Proton und Perodua in ihrem Nachbarland kaum Fahrzeuge absetzen. Auch das Segment der Oberklassenfahrzeuge ist gemessen an Bruneis Ölreichtum mit einem Marktanteil von knapp 10% sehr klein. Im Jahr 2013 konnten die deutschen Luxusmarken BMW und Mercedes-Benz 504 bzw. 384 Fahrzeuge verkaufen, was einem Marktanteil von 2,6% bzw. 2,0% entsprach. Da die Konsumenten in erster Linie einen hohen Wert auf moderate Anschaffungspreise sowie geringe Wartungskosten und die Verfügbarkeit von Ersatzteilen legen, ist davon auszugehen, dass Brunei auch zukünftig nur ein **Nischenmarkt für Luxusautos** bleiben wird. Außerdem leidet besonders der Verkauf von Neufahrzeugen der Oberklasse unter dem Gebrauchtwagenmarkt. In den letzten Jahren wurden günstige Gebrauchtwagen in großer Anzahl auf den Markt geschwemmt. [Focus2move (2014a)] [The Brunei Times (2015b)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Ausblick

Die geplanten **Großprojekte des Landes im Bereich der Verkehrsinfrastruktur** werden sich positiv auf die Verkaufszahlen auswirken. Mit einem Bestand von 210.000 registrierten Fahrzeugen und jährlichen Neuzulassungen von rund 18.000 Kfz ist die Verkehrsdichte auf dem 3.000 km langen Straßennetz hoch. Weiterhin dürfte der Automobilmarkt von der Einführung der Wirtschaftsgemeinschaft profitieren, da mit sinkenden Preisen für die Importfahrzeuge zu rechnen ist. Um allerdings wie geplant die Abhängigkeit der bruneischen Wirtschaft von dem Öl- und Gassektor zu verringern, sind tiefgreifende Strukturreformen notwendig. Darunter würde auch eine Reduzierung oder gar Abschaffung der Kraftstoffsubventionen fallen. Kommt es soweit, würden damit allerdings die erwarteten positiven Auswirkungen der bevorstehenden AEC zumindest teilweise wieder zunichte gemacht. [Auswärtiges Amt (2015a)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]



Brunei Darussalam

Kambodscha

Abbildung 34: Zahlen und Fakten zu Kambodscha

Merkmal	Jahr	Wert
Landfläche	2012	176.520 km ²
BIP zu jeweiligen Preisen	2014	16,9 Mrd. USD
BIP zu jeweiligen Preisen, je Einwohner	2014	1.104 USD
Reale Veränderung des BIP	2014	7,2%
Inflation (Veränderung des VPI)	2014	4,5%
Bruttowertschöpfung: Sektor Landwirtschaft	2013	33,5% des BIP
Bruttowertschöpfung: Produzierendes Gewerbe	2013	25,6% des BIP
Bruttowertschöpfung: Dienstleistungssektor	2013	40,8% des BIP
Bevölkerung	2013	15.135.200
Erwerbsquote	2012	82,5%
Erwerbslosenquote	2012	1,5%
Ease of Doing Business	2015	135
Global Competitiveness Index	2014	95
Fahrzeugverkäufe	2014	4.100
Fahrzeugproduktion	2014	-

[Statistisches Bundesamt (2015)] [OICA (2015)] [Doing Business (2015)] [Global Competitiveness (2015)]

Wirtschaft und Politik

Das Königreich Kambodscha hat eine lange Leidenszeit hinter sich, von der es sich allmählich erholt. Ohne eigenes Zutun wurde das Land in den Vietnam-Krieg hineingezogen und litt anschließend unter der Herrschaft von Pol Pot. Inzwischen hat Kambodscha mit seinen rund 15 Millionen Einwohnern zwar wieder demokratische Strukturen erlangt, doch die Geschehnisse der Vergangenheit sind noch längst nicht überwunden. Mehr als ein Fünftel der Bevölkerung lebt in Armut und damit zählt das Land zählt zu der Gruppe der „Least Developed Countries“. [Auswärtiges Amt (2015b)]

Kambodschas Wirtschaft ist von der **Landwirtschaft** geprägt. Seit Anfang der 90er Jahre findet jedoch ein Transformationsprozess hin zu einer Wirtschaftsstruktur mit wachsender Bedeutung von Industrie und Dienstleistungsgewerbe statt. Dieser Wandel wird trotz der bestehenden wirtschaftlichen und politischen Probleme durch ein **robustes Wirtschaftswachstum** mit Wachstumsraten von über 7% in den vergangenen vier Jahren ermöglicht. Im Jahr 2014 konnte das BIP um 7,2% zulegen und lag bei 16,9 Milliarden USD (vgl. Abbildung 34). Dabei hatte der Dienstleistungssektor bereits einen Anteil von fast 41% erreicht, gefolgt von der Landwirtschaft (33,5%) und der Industrie (25,6%). Ein großes Potenzial wird außerdem dem Tourismussektor zugeschrieben. [Auswärtiges Amt (2015b)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Bedingt durch die **offene Wirtschaftsstruktur** spielt der Außenhandel eine wesentliche Rolle für Kambodscha. Wichtigste Exportprodukte sind mit einem Anteil von 70% Textilien. Dabei profitiert das Land von der wirtschaftlichen Erholung in den USA, einem der Hauptabnehmerländer. Eine wachsende Bedeutung – wenn auch von einer niedrigen Basis ausgehend – kommt zudem den Ausfuhren von **Zwischenprodukten aus der Elektronik- und Automobilindustrie** zu. Importiert werden müssen hingegen vor allem Baumaterialien, Kfz und Maschinen. [Auswärtiges Amt (2015b)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Noch immer sind die Rahmenbedingungen für Investoren sehr schwierig. Die Infrastruktur weist nach einer langen Zeit des Bürgerkriegs viele Mängel auf und es herrschen nach wie vor **ungeklärte Eigentumsverhältnisse an Grund und Boden**. Hinzu kommen ein niedriges Ausbildungsniveau und die allgegenwärtige **Korruption**. Nach dem von „Transparency International“ veröffentlichten „Corruption Perception Index 2014“ belegt Kambodscha lediglich Platz 156 von 175 Ländern. [Transparency International (2014)] [Auswärtiges Amt (2015b)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Doch Kambodscha hat auch einige Vorteile aufzuweisen. Es verfügt über eine große Anzahl junger Arbeitskräfte und über **sehr niedrige Lohnkosten**. Hinzu kommen eine **liberale Wirtschaftspolitik** und die gute Anbindung an internationale Seehäfen. Dank diesen Vorzügen entwickelten sich die ausländischen Direktinvestitionen in den letzten Jahren zu einem wichtigen Wachstumsfaktor. Im Jahr 2013 wurden sie auf 1,64 Milliarden USD beziffert. Das meiste Geld der Investoren, die überwiegend aus der VR China, Vietnam und Südkorea kommen, fließt dabei in die **Dienstleistungs- und Bekleidungssektoren**. Im Hinblick auf die bevorstehende AEC rechnet die Regierung mit einer beschleunigten Zunahme der Investitionen. [Auswärtiges Amt (2015b)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Automobilmarkt

„Cambodia is the garbage belt for used and wrecked cars from the US market.“

Mit diesen Worten beschreibt der Präsident der „Cambodian Automotive Industry Federation“ die Situation der Automobilbranche in Kambodscha. [KHMER Times (2015)]

Der Automarkt ist noch sehr klein und wird von **Gebrauchtwagenimporten** dominiert, die nicht selten dubioser Herkunft sind und schwerwiegende Sicherheitsmängel aufweisen. Unter den rund 20.000 Fahrzeugen, die jährlich neu registriert werden, befanden sich laut Angaben der „Organisation Internationale des Constructeurs d’Automobiles“ (OICA) im vergangenen Jahr lediglich 4.100 Neuwagen. Meistens handelte es sich um japanische oder koreanische Marken. [KHMER Times (2015)] [The Economist Intelligence Unit (2014)] [OICA (2015)]

Die extremen Unterschiede bei der Einkommensverteilung in einem der ärmsten Länder der Welt werden in der Automobilbranche besonders deutlich. So eröffnete Rolls Royce zusammen mit der „HDB Group“ im vergangenen Jahr einen ersten Showroom in Kambodscha. Obwohl das BIP pro Kopf nur knapp über 1.000 USD liegt, sehen die Briten in der Elite des Landes potentielle Kunden für ihre Luxusfahrzeuge. [The Guardian (2014)]

Viele weitere internationale Automarken, darunter auch die deutschen, schreiben dem kambodschanischen Automarkt ein großes Wachstumspotential zu und sind mit ersten Showrooms vor Ort vertreten. Bisher müssen jedoch alle Fahrzeuge importiert werden mit Ausnahme einiger kleinerer Projekte. Im Jahr 2011 wurde zwischen dem Vertriebshändler von **Hyundai**, „KH Motors“, und „Ly Young Phat Group“ ein Joint Venture gegründet. Seitdem werden in einem neu errichteten Montagewerk in der Sonderwirtschaftszone der Provinz „Koh Kong“ 800 Fahrzeuge im Jahr hergestellt. Auch **Ford** lässt seit 2012 im kleinen Rahmen in Shanoukville von „RMA Cambodia“ Kfz für den einheimischen Markt montieren. Darüber hinaus wurde ebenfalls im Jahr 2012 ein Joint Venture zwischen dem britischen Unternehmen BIW und „ACICA Automotive“ gegründet mit dem Ziel, bis in drei Jahren ein eigenes Fahrzeug auf den Markt zu bringen. Die veranschlagten

Investitionen für das Projekt belaufen sich auf rund zwei Milliarden USD. Vertrieben werden soll das Auto zunächst auf dem Heimatmarkt, längerfristig ist eine Expansion in die benachbarten ASEAN-Staaten geplant. [The Phnom Penh Post (2013)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Ein erstes eigenes Auto konnte im vergangenen Jahr mit dem „Angkor EV-2014“ vorgestellt werden. Es handelt sich um ein **kleines Elektroauto**, das von dem kambodschanischen Ingenieur Nhean Phaloeck entwickelt und von dem lokalen Unternehmen „Heng Development Company Limited“ produziert wurde. Das Elektrofahrzeug, das mit dem Smartphone bedient werden kann, erreicht eine Höchstgeschwindigkeit von 60 km/h, hat eine Reichweite von 300 km und soll weniger als 10.000 USD kosten. Mit einer Produktion im großen Stil ist jedoch in absehbarer Zeit nicht zu rechnen. [Thanhniem News (2014a)]

Ausblick

Obwohl die bisherigen Aktivitäten in der kambodschanischen Automobilbranche kaum der Rede wert sind, zeigen sie doch die Bestrebungen des Landes, in diesem Sektor Fuß fassen zu wollen. Die Regierung will die Automobilindustrie weiter fördern und somit das Wachstum der Branche beschleunigen. Große Hoffnungen ruhen dabei auf der bevorstehenden Wirtschaftsintegration. Die Verantwortlichen rechnen damit, dass Kambodscha von dem freien Waren- und Güterverkehr profitieren und seinen **Wettbewerbsvorteil als Billiglohnland** ausspielen können wird. Vor allem die sich verschlechternden Bedingungen in Nachbarländern wie Thailand, wo die Produktionskosten immer weiter steigen oder die logistischen und politischen Problemen in Vietnam will sich Kambodscha zukünftig zu Nutze machen. Auf diese Weise soll das Interesse internationaler OEMs und Zulieferer geweckt und diese ins Land gelockt werden. [The Phnom Penh Post (2013)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Der kambodschanische Handelsminister Cham Prasidh stellt sich die Zukunft der kambodschanischen Automobilindustrie folgendermaßen vor: „Companies can import tires from Malaysia, the mirrors from Indonesia, or other spare parts from other countries and then assemble them in Cambodia where the production cost is cheaper“. [The Phnom Penh Post (2013)]

Bis dahin hat Kambodscha aber noch einen sehr weiten Weg vor sich.



Reisfelder

Laos

Abbildung 35: Zahlen und Fakten zu Laos

Merkmal	Jahr	Wert
Landfläche	2012	230.800 km ²
BIP zu jeweiligen Preisen	2014	11,7 Mrd. USD
BIP zu jeweiligen Preisen, je Einwohner	2014	1.697 USD
Reale Veränderung des BIP	2014	7,4%
Inflation (Veränderung des VPI)	2014	5,5%
Bruttowertschöpfung: Sektor Landwirtschaft	2013	26,5% des BIP
Bruttowertschöpfung: Produzierendes Gewerbe	2013	33,1% des BIP
Bruttowertschöpfung: Dienstleistungssektor	2013	40,4% des BIP
Bevölkerung	2013	6.796.700
Erwerbsquote	2012	77,6%
Erwerbslosenquote	2012	1,3%
Ease of Doing Business	2015	148
Global Competitiveness Index	2014	93
Fahrzeugverkäufe	2014	14.700
Fahrzeugproduktion	2014	-

[Statistisches Bundesamt (2015)] [OICA (2015)] [Doing Business (2015)] [Global Competitiveness (2015)]

Wirtschaft und Politik

Die Demokratische Volksrepublik Laos ist ein kleines und armes Binnenland mit rund 6,8 Millionen Einwohnern. Es hat **fünf Nachbarländer**: Im Norden grenzt es an die VR China, im Osten an Vietnam, im Süden an Kambodscha und im Westen an Thailand und Myanmar. Die Wirtschaft befindet sich in einem **Transformationsprozess von einem planwirtschaftlichen zu einem marktorientierten System**. Diese Umwandlung und wirtschaftliche Öffnung wurde 1986 mit der Einführung des „New Economic Mechanism“ eingeleitet. Seitdem macht die laotische Wirtschaft mit Wachstumsraten zwischen sieben und neun Prozent auf sich aufmerksam und zählt damit zu den am **stärksten wachsenden Volkswirtschaften der Welt**. Wegen der bislang relativ geringen Einbindung in die Weltwirtschaft wurde das Land von der weltweiten Wirtschafts- und Finanzkrise kaum getroffen. [Auswärtiges Amt (2015c)] [The World Factbook (2015b)]

Mit einem BIP von 11,7 Milliarden USD und einem BIP pro Kopf von 1.697 USD im vergangenen Jahr zählt Laos zu den ärmsten Ländern der Welt (vgl. Abbildung 35). Mehr als ein Drittel der Bevölkerung lebt unter der Armutsgrenze. Ziel der Regierung ist es, die Millenniumsentwicklungsziele der Vereinten Nationen zu erfüllen und das Land bis 2020 aus dem Kreis „Least Developed Countries“ herausführen zu können. Vor allem im Bildungswesen muss sehr viel nachgeholt werden. Nach langen Kriegsjahren und der Abwanderung vieler Fach- und Lehrkräfte wurde im Jahr 1975 mit dem Wiederaufbau des Bildungssystems begonnen. Heute weist das Land mit 69% eine der **niedrigsten Alphabetisierungsraten** in ganz Asien auf. Noch immer ist es auf dem Land üblich, dass Kinder die Schule vorzeitig abbrechen, um beim Lebenserhalt der Familie mitzuhelfen. In den ländlichen Gegenden leben rund zwei Drittel der Menschen, nicht wenige davon sind in der **Subsistenzwirtschaft** beschäftigt. Der Anteil der Landwirtschaft am BIP ist zwar rückläufig, beträgt aber trotzdem noch knapp 27%. 33% trägt das produzierende Gewerbe zur Entstehung des BIP bei und gut 40% der Dienstleistungssektor. Großes Entwicklungspotenzial bieten Bergbau, Wasserkraft,

industrielle Landwirtschaft und Tourismus. [Auswärtiges Amt (2015c)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Seit Beginn der wirtschaftlichen Neuorientierung in den späten 80er Jahren wurden viele Reformanstrengungen unternommen, die unter anderem mit der Aufnahme in der WTO im Jahr 2013 belohnt wurden. Nichtsdestotrotz steht noch ein weiter Weg bevor. Die **Rahmenbedingungen für Investoren gestalten sich als äußerst schwierig**, weshalb Laos im „Ease of Doing Business Ranking“ lediglich Platz 148 von 189 bewerten Ländern belegt. Die Infrastruktur ist sehr schlecht, qualifizierte Arbeitskräfte sind schwierig zu finden, die Bürokratie ist äußerst schwerfällig und nicht zuletzt steht Korruption auf der Tagesordnung. Durch die Einrichtung von **Sonderwirtschaftszonen** wird versucht, trotzdem ausländische Investoren anzulocken. Diese Sonderwirtschaftszonen werden hauptsächlich von japanischen und koreanischen Unternehmen in Anspruch genommen, zum Beispiel für die Produktion von Kfz-Teilen oder Outsourcing Aktivitäten von Thailand nach Laos. Neben den internationalen Gebern von Entwicklungshilfe sind die VR China, Thailand und Vietnam die wichtigsten Investoren in dem Land. [Auswärtiges Amt (2015c)] [The World Factbook (2015b)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Automobilmarkt

Die Automobilbranche ist noch sehr klein und es bestehen bislang **keine erwähnenswerten Produktionsaktivitäten** oder diesbezügliche Pläne. In vielen ländlichen Gegenden zählen selbst **Mofas noch als Luxusgüter** und so verwundert es kaum, dass die bisherigen Verkaufszahlen verschwindend gering sind. OICA schätzte den Absatz im Jahr 2013 auf 9.000 und im vergangenen Jahr auf 14.700 Fahrzeuge. Das „Ministry of Public and Transport“ hingegen spricht von 38.000 neu registrierten Kfz im Jahr 2013, wovon aber nur rund 3.500 Neuwagen waren. Über 90% der Fahrzeuge sind sehr alte japanische Gebrauchtwagen – nicht selten zwanzig Jahre alt oder älter und entsprechend nicht verkehrssicher oder umweltfreundlich. [Focus2move (2014b)] [OICA (2015)]

Bei den Neuwagen dominieren die Marken **Hyundai und Kia** mit einem Marktanteil von 40%. Toyota folgt ausnahmsweise erst an dritter Stelle. Hinter der Popularität der Koreaner steckt die „Kolao Developing Company“, ein koreanisches Unternehmen mit Sitz in Laos, das dort seit 1997 Fahrzeuge von Hyundai und Kia vertreibt. Seitdem ist es zu einem der größten privaten Unternehmen in Laos herangewachsen. [KDC (2015)]

Einige weitere internationale Hersteller haben inzwischen ebenfalls das Land betreten. Neben Nissan und Mazda sind auch die US-amerikanischen Autobauer Ford und GM präsent. Letzterer investierte vor zwei Jahren gemeinsam mit dem laotischen Joint Venture Partner „Manignom Auto Group“ 40 Millionen USD in ein neues Autohaus in der Hauptstadt Vientiane. Auch deutsche Autobauer haben erste Showrooms in dem Land eröffnet. [The Economist Intelligence Unit (2014)] [Focus2move (2014b)]

Ausblick

Das enorme Wirtschaftswachstum des Landes geht von einer sehr niedrigen Basis aus. Noch ist die Kaufkraft sehr gering und die allerwenigsten können sich ein Auto leisten. Damit die Autokäufe in der Zukunft zunehmen, müssen in erster Linie die Einkommen weiterhin deutlich steigen und die Infrastruktur für den Fahrzeugbetrieb ausgebaut werden. Bisher existieren lediglich 530 km an befestigten Straßen. [The World Factbook (2015b)] [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Wie lange es noch dauern wird bis das Land eine richtige Marktwirtschaft mit soliden wirtschaftlichen Rahmenbedingungen für Investoren vorzuweisen hat, ist schwer zu prognostizieren. Doch auch langfristig ist nicht davon auszugehen, dass Laos eine wichtige Rolle in der Automobilbranche spielen wird. Selbst wenn sich die Verkaufszahlen innerhalb der nächsten zehn Jahre wie vorhergesagt vervierfachen werden, ist der **Binnenmarkt viel zu klein**, als dass sich ein vielversprechender Automarkt entwickeln könnte. Vielmehr dürfte Laos im Hinblick auf die bevorstehende Wirtschaftsintegration eine zentrale Bedeutung aufgrund seiner **geografischen Lage** als zentraler Teil eines Ost-West-Korridors bestehend aus Vietnam, Laos, Thailand und Myanmar sowie einer Nord-Süd-Verbindung zwischen der VR China und Thailand zukommen. [The Economist Intelligence Unit (2014)] [Verband der Automobilindustrie (2009)] [Focus2move (2014b)]

Myanmar

Abbildung 36: Zahlen und Fakten zu Myanmar

Merkmal	Jahr	Wert
Landfläche	2012	653.290 km ²
BIP zu jeweiligen Preisen	2014	65,3 Mrd. USD
BIP zu jeweiligen Preisen, je Einwohner	2014	1.270 USD
Reale Veränderung des BIP	2014	8,5%
Inflation (Veränderung des VPI)	2014	6,6%
Bruttowertschöpfung: Sektor Landwirtschaft	2013	48,4% des BIP
Bruttowertschöpfung: Produzierendes Gewerbe	2013	16,2% des BIP
Bruttowertschöpfung: Dienstleistungssektor	2013	35,4% des BIP
Bevölkerung	2013	53.259.000
Erwerbsquote	2012	78,6%
Erwerbslosenquote	2012	4,1%
Ease of Doing Business	2015	177
Global Competitiveness Index	2014	134
Fahrzeugverkäufe	2014	1.800
Fahrzeugproduktion	2014	-

[Statistisches Bundesamt (2015)] [OICA (2015)] [Doing Business (2015)] [Global Competitiveness (2015)]

Wirtschaft und Politik

Die „Republik der Union Myanmar“ ist vielen noch unter dem Namen „Birma“ oder „Burma“ ein Begriff. Einst galt der Vielvölkerstaat aufgrund seiner zahlreichen Bodenschätze als die Kornkammer Südostasiens. Doch dann kam die Militärdiktatur. Mehr als fünf Jahrzehnte litt das Volk unter systematisch begangenen Menschenrechtsverletzungen, die der Westen mit Sanktionen ahndete. Seit 2011 befindet sich das Land mit seinen rund 53 Millionen Einwohnern und einer doppelt so großen Fläche wie Deutschland in den Anfängen eines **Demokratisierungsprozesses**. Aber immer noch lebt etwa ein Drittel der Bevölkerung unter der absoluten Armutsgrenze. [Auswärtiges Amt (2014b)] [The World Factbook (2015c)]

Die Wirtschaftsleistung Myanmars ist schwer zu beurteilen. Da verlässliche Statistiken fehlen, ist man auf Schätzungen angewiesen. Mit einem BIP pro Kopf von 1.270 USD im Jahr 2014 gehört das Land neben Kambodscha zu den ärmsten Ländern Südostasiens (vgl. Abbildung 36). Die Inflationsrate lag im vergangenen Jahr bei 6,6% und dürfte sich weiter beschleunigen. Neben steigenden Löhnen und Preisen ist die Abwertung der einheimischen Währung als Ursache zu nennen. [Germany Trade & Invest (2015a)] [Auswärtiges Amt (2014b)]

Myanmar ist sehr **agrarisch geprägt**. Der Anteil der wenig produktiven Landwirtschaft am BIP macht mit 48,4% fast die Hälfte aus, gefolgt von dem Dienstleistungssektor (35,4%) und der Industrie (16,2%). Doch es tut sich was. Neben der politischen Öffnung wurden im Jahr 2011 auch Reformen eingeleitet, die die Wirtschaft antreiben sollen. Für das laufende Jahr rechnet die Weltbank wie bereits im vergangenen Jahr mit einem weiteren BIP-Wachstum von 8,5%. Deutlich schwächer wächst hingegen der private Konsum. Während wesentliche **Wachstumsimpulse aus dem Export, den Investitionen und dem Tourismus** kommen, gilt der Konsum nicht als tragender Pfeiler der Binnennachfrage. [Germany Trade & Invest (2015a)] [Statistisches Bundesamt (2015)]

In jüngster Zeit konnte das Land trotz äußerst schwieriger Rahmenbedingungen verstärkt das Interesse ausländischer Investoren wecken. Viele lassen sich nicht von den strukturellen Defiziten abschrecken, obwohl vor allem die **unzureichende Infrastruktur ein großes Investitionshindernis** darstellt. Selbst in der Großstadt Rangun ist noch täglich mit Stromausfällen zu rechnen, ganz zu schweigen von der Situation auf dem Land, wo ein Großteil der Bevölkerung lebt. Weiterhin stellen extrem **langwierige und komplexe Genehmigungsverfahren** für Investitionsprojekte sowie **Korruption** Investitionsbarrieren dar. Myanmar befindet sich bei dem von „Transparency International“ jährlich veröffentlichten „Corruption Perception Index“ auf Platz 156 von 175 bewerteten Ländern. Auch im „Ease of Doing Business Ranking“ bildet das Land mit Platz 177 das Schlusslicht unter den ASEAN-Staaten. [Transparency International (2014)] [Auswärtiges Amt (2014b)] [Germany Trade & Invest (2015a)]

Dennoch wird der **Neuaufbau des Landes** durch die Unterstützung von ausländischen Direktinvestitionen entscheidend beschleunigt. Diese verdreifachten sich 2013 und erreichten 4,2 Milliarden USD. Die größten Investitionen kamen dabei aus der VR China, Thailand und Singapur. Im vergangenen Jahr konnten die ausländischen Direktinvestitionen auf über 5 Milliarden USD gesteigert werden. Um weitere wirtschaftliche Anreize zu schaffen, wurde mit der Einrichtung von drei Sonderwirtschaftszonen begonnen, die ausländische Investoren mit Privilegien wie Steuerbefreiungen anziehen sollen. Die „Dawei Special Economic Zone“ ist ein gemeinsames Großprojekt mit Thailand und beinhaltet unter anderem den Bau eines Tiefseehafens, eines 250 km² großen Industriegebiets und eine direkte Straßenanbindung nach Thailand. Japan, der größte Geber von Entwicklungshilfe, beteiligt sich in der **Sonderwirtschaftszone „Thilawa“**, die am Stadtrand von Rangun entsteht. Mit 51 Anträgen und 20 Genehmigungen in Bereichen wie Bekleidung, Automotive, Stahlprodukte, Karton und Aluminiumdosen handelt es sich hierbei um die am weitesten fortgeschrittene Sonderwirtschaftszone. [Germany Trade & Invest (2015a)] [Auswärtiges Amt (2014b)]

Ungeachtet der ausländischen Unterstützung hat Myanmars Wirtschaft auch aufgrund seiner reichen **Bodenschätze** ein enormes Potenzial. Die großen Erdgasvorräte machen bereits heute ein Drittel des Gesamtexportvolumens aus, Tendenz weiter steigend. [Auswärtiges Amt (2014b)]



Tempel in Bagan

Nach offiziellen Angaben gibt es in Myanmar 900.000 Kfz. Zwei Drittel davon entfallen auf die Wirtschaftsmetropole Rangun. Diese Zahl wirkt für ein Land mit 53 Millionen Einwohnern auf den ersten Blick verschwindend gering. Berücksichtigt man jedoch, dass vor der Öffnung des Landes im Jahr 2010 nicht einmal 300.000 Fahrzeuge registriert waren, dann ist die Entwicklung geradezu rasant. [The Economist Intelligence Unit (2014)] [Germany Trade & Invest (2015a)]

Bereits heute lassen sich **erste Anzeichen für das Erstarken einer neuen Mittelschicht** beobachten. Diese Chance wollen sich die internationalen Autobauer nicht entgehen lassen. Viele Automarken, unter anderem Ford, Kia, Mitsubishi sowie die deutschen Marken Mercedes-Benz und BMW haben sich bereits mit eigenen Showrooms samt Ersatzteilverkauf und Service in Rangun niedergelassen. Auch Volkswagen ist seit 2013 wieder vertreten, nachdem es vor mehr als einem Jahrzehnt seinen Service in Myanmar wegen den von der EU verhängten Sanktionen eingestellt hatte. Vor allem die Hersteller **kleiner und kostengünstiger Autos** aus der VR China oder die indische „Tata Motors“ erhoffen sich ein großes Absatzpotenzial. [Bangkok Post (2013)] [The Economist Intelligence Unit (2014)] [Germany Trade & Invest (2015a)]

Innerhalb weniger Jahre hat sich das Straßenbild verändert. Alte, verrostete und provisorisch reparierte japanische Mittelklassewagen weichen allmählich kleinen Neuwagen. Vereinzelt tauchen sogar erste Oberklassenfahrzeuge auf. Wie für Südostasien typisch dominiert **Toyota** laut einer Umfrage vom Oktober vergangenen Jahres den Markt mit einem Anteil von 53% vor Honda (11%), Nissan (8%), Hyundai (7%) und Mitsubishi (6%). Die Konsumenten bevorzugen Toyota vor allem wegen der Zuverlässigkeit und langen Lebensdauer der Fahrzeuge. Außerdem gibt es keine Probleme bei der Ersatzteilbeschaffung. [Consult-Myanmar (2014)] [goled myanmar e.V. (2013)]

Größere Produktionsaktivitäten vor Ort existieren bislang nicht. Lediglich zwei japanische Autobauer haben **erste Pilotprojekte** gestartet.

Suzuki unterhielt bereits seit 1999 ein Montagewerk in Myanmar, musste es aber im Jahr 2010 aufgrund politischer Komplikationen schließen. Mit der Öffnung des Landes wurde es im Jahr 2013 wieder bezogen. Seitdem handelt es sich um das einzige in Myanmar vertretene Autowerk. Monatlich werden dort rund 150 Kfz montiert. Da Suzuki innerhalb der nächsten Jahre eine steigende Nachfrage nach Kleinwagen erwartet, hat das Unternehmen Anfang April den Bau eines zweiten Montagewerks angekündigt. Mehrere zehn Millionen USD sollen in einen Produktionskomplex in der Sonderwirtschaftszone „Thilawa“ investiert werden. Noch in diesem Jahr wird mit dem Bau begonnen, sodass im Jahr 2017 erste Fahrzeuge vom Band laufen können. Die geplante jährliche Produktionskapazität wurde auf 10.000 Einheiten beziffert. Weiterhin erhielt **Nissan** im Jahr 2013 als erstes Unternehmen seit Beginn des Demokratisierungsprozesses eine Lizenz für die Kfz-Produktion. Diese erlaubt dem Joint Venture-Partner „Tan Chong Motor Company Limited“ die CKD-Fertigung und den lokalen Vertrieb von Fahrzeugen der Marke Nissan. Die Fertigstellung des Montagewerkes in der Region Bago und der Produktionsstart des Modells Sunny sollen noch in diesem Jahr erfolgen. Es wird mit einer Produktionskapazität von 10.000 Einheiten pro Jahr gerechnet. [Japan Today (2015)] [Nissan (2013)]

Auch weitere Hersteller wie Toyota und Honda haben bereits Interesse bekundet, eigene Werke errichten zu wollen. Sie favorisieren dafür die Sonderwirtschaftszone „Thilawa“ als Standort, deren Fertigstellung ebenfalls für dieses Jahr erwartet wird. [Germany Trade & Invest (2015a)]

Ausblick

Myanmar wird als „**Rising Star**“ unter den ASEAN-Ländern bezeichnet. Großprojekte wie die Sonderwirtschaftszone „Thilawa“ oder der Flughafen „Hanthawaddy“ markieren bereits heute das Myanmar der Zukunft. [Buck et al. (2013)]

„Die Standard Chartered Bank und andere renommierte Institute konzедieren Myanmar das Potenzial zu einem „Leapfrog“ – dem Sprung auf einen höheren Wachstumspfad durch die Integration moderner Spitzentechnologien aus dem Ausland.“ [Germany Trade & Invest (2015b)]

Ausschlaggebend für die weitere Entwicklung des Landes bleibt jedoch die konsequente Fortführung der begonnenen Strukturreformen. Dabei spielen sicherlich Verlauf und Ausgang der für Ende dieses Jahr anstehenden Präsidentschaftswahlen eine entscheidende Rolle. Nur wenn der Kurs der politischen und wirtschaftlichen Öffnung kontinuierlich vorangetrieben wird, können weitere ausländische Unternehmen angezogen werden. Diese haben mit ihren Investitionsentscheidungen einen bedeutenden Einfluss auf den Wachstumsverlauf. [The Diplomat (2015)]

Vor allem von der fortschreitenden Integration der ASEAN-Länder wird das rohstoffreiche Myanmar profitieren. Mit dem Start der AEC werden nicht nur die Zölle für Fahrzeugimporte gesenkt. Vielmehr hofft das Land, dass Autobauer und Zulieferer über Myanmar als Produktionsstandort nachdenken werden. Auch dürfte die Wirtschaftsintegration die Entwicklung einer konsumfreudigen Mittelschicht, wie sie in den Nachbarländern entsteht, beschleunigen. Nichtsdestotrotz wird es – auch wenn keine Rückschläge im Entwicklungsprozess erlitten werden – noch viele Jahre dauern bis sich das verarmte Land erholt hat und eine breite Mittelschicht nach dem Besitz eines ersten eigenen Autos streben wird. Solange müssen sich vor allem die Massenhersteller, für die sich das bevölkerungsreiche Land zu einem interessanten Zielmarkt entwickeln könnte, gedulden. [The Economist Intelligence Unit (2014)]

Abbildung 37 stellt abschließend das Stärken-Schwächen-Profil und die damit verbundenen Chancen und Risiken des Standorts Myanmar dar:

Abbildung 37: SWOT-Analyse Myanmar

S	• Reiche Ressourcen an Erdgas und Wasserkraft • Strategisch Lage zwischen Indien, Bangladesch, VR China, Laos und Thailand • Gutes Wachstumsprofil auf mittlere Sicht • Bevölkerungsreiches Land	• Mangelnde Transparenz • Marode Infrastruktur • Unzureichendes Finanz- und Bankensystem • Unwägbare Rechtssicherheit • Große Armut der Bevölkerung • Keine kohärente Geld- und Finanzpolitik	W
O	• Kontinuität des Reformkurses • Bedeutender Inlandsmarkt • Sonderwirtschaftszonen als neue Wachstumspole • Ausbau der Wirtschaftsbeziehungen zu Thailand	• Politisch unsichere Konstellation • Risiken aus Reformen und Liberalisierung • Dominanz der Staatsunternehmen in der Industrie • Engpässe selbst bei niedrig qualifizierten Berufen • Schleppende Umstrukturierung	T

[Germany Trade & Invest (2015a)]

Literaturverzeichnis

[AAF (2015)]

AAF – Asean Automotive Federation (2015): <http://www.asean-autofed.com/> (letzter Zugriff am 16.05.2015).

[AlHabshi/Agil (2010)]

A. AlHabshi, O.S. Agil (2010): „The financial crisis and the strategies of car manufacturers in Malaysia: An exploratory study“, UNITAR E-JOURNAL, 6:2, S.78-101, 2010.

[Auswärtiges Amt (2014a)]

Auswärtiges Amt Thailand (2014): http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Thailand_node.html (letzter Zugriff am 03.04.2015).

[Auswärtiges Amt (2014b)]

Auswärtiges Amt Myanmar (2014): http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Myanmar_node.html (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[Auswärtiges Amt (2014c)]

Auswärtiges Amt Malaysia (2014): http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Malaysia_node.html (letzter Zugriff am 29.04.2015).

[Auswärtiges Amt (2015a)]

Auswärtiges Amt Brunei Darussalam (2015): http://www.auswaertiges-amt.de/sid_398AFD924FA2879DBD6A86F7D46761B5/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/BruneiDarussalam_node.html (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[Auswärtiges Amt (2015b)]

Auswärtiges Amt Kambodscha (2015): http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Kambodscha_node.html (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[Auswärtiges Amt (2015c)]

Auswärtiges Amt Laos (2015): http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Laos_node.html (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[Auswärtiges Amt (2015d)]

Auswärtiges Amt Indonesien (2015): http://www.auswaertiges-amt.de/sid_9B3F8BEA4CEAE51F31891AD0703BC36E/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Indonesien_node.html (letzter Zugriff am 13.04.2015).

[Auswärtiges Amt (2015e)]

Auswärtiges Amt Singapur (2015): http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Singapur_node.html (letzter Zugriff am 19.04.2015).

[Auswärtiges Amt (2015f)]

Auswärtiges Amt Vietnam (2015): http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Vietnam_node.html (letzter Zugriff am 20.04.2015).

[Auswärtiges Amt (2015g)]

Auswärtiges Amt Philippinen (2015): http://www.auswaertiges-amt.de/DE/Aussenpolitik/Laender/Laenderinfos/01-Nodes_Uebersichtsseiten/Philippinen_node.html (letzter Zugriff am 26.04.2015).

[Autoindustriya (2015a)]

Autoindustriya (2015): „PH auto industry sets new sales record in 2014“, <http://www.autoindustriya.com/auto-industry-news/ph-auto-industry-sets-new-sales-record-in-2014.html> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[Autoindustriya (2015b)]

Autoindustriya (2015): „Electric Vehicle Alliance opens 4th EV Summit“, <http://www.autoindustriya.com/auto-industry-news/electric-vehicle-alliance-opens-4th-ev-summit.html> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[Automobilwoche (2014)]

Automobilwoche (2014): „BRIC-Staaten hinter den Erwartungen: Südostasien wird zum Hoffnungsträger“, <http://www.automobilwoche.de/article/20140719/HEFTARCHIV/140719919/sudostasien-wird-zum-hoffnungstrager#.VNz0XS4h98w> (letzter Zugriff am 22.05.2015).

[Automobilwoche (2015)]

Automobilwoche (2015): „Volkswagen sondiert weiterhin neue Standorte“, http://www.automobilwoche.de/article/20150410/AGENTURMELDUNGEN/304109953/1276/sudost-asien-volkswagen-sondiert-weiterhin-neue-standorte#.VT0F-5P_GEJ (letzter Zugriff am 26.04.2015).

[Automobil Industrie (2014)]

Automobil Industrie (2014): „Continental baut Forschungszentrum in Singapur aus“, <http://www.automobil-industrie.vogel.de/zulieferer/articles/468436/> (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[Automotive Lighting (2015)]

Automotive Lighting (2015): <http://www.al-lighting.com/de/unternehmen/fakten/> (letzter Zugriff am 26.05.2015).

[Automobil Produktion (2013)]

Automobil Produktion (2013): „Toyota baut zweites Motorenwerk in Indonesien“, <http://www.automobil-produktion.de/2013/07/toyota-baut-zweites-motorenwerk-in-indonesien/> (letzter Zugriff am 17.04.2015).

[Automobil Produktion (2014a)]

Automobil Produktion (2014): „Thailand-Krise zieht Autoindustrie in den ASEAN-Staaten in den Keller“, <http://www.automobil-produktion.de/2014/08/thailand-krise-zieht-autoindustrie-in-den-asean-staaten-in-den-keller/> (letzter Zugriff am 04.04.2015).

[Automobil Produktion (2014b)]

Automobil Produktion (2014): „Mazda: Thailand ist zentraler Produzent von Skyactiv-Modellen“, <http://www.automobil-produktion.de/2014/11/mazda-thailand-wird-zentraler-produzent-von-skyactiv-modellen/> (letzter Zugriff am 04.04.2015).

[Automobil Produktion (2014c)]

Automobil Produktion (2014): „Thailändische Autoproduktion verpasst den Drei-Millionen-Meilenstein“, <http://www.automobil-produktion.de/2014/08/thailaendische-autoproduktion-verpasst-den-drei-millionen-meilenstein/> (letzter Zugriff am 05.04.2015).

[Automobil Produktion (2014d)]

Automobil Produktion (2014): „Klima-Wandel“, Sonderausgabe November 2014, S.8-11.

[Automobil Produktion (2014e)]

Automobil Produktion (2014): „Eine Woche Bangkok, eine Woche Phuket“, Sonderausgabe November 2014, S.3 und 12.

[Automobil Produktion (2014f)]

Automobil Produktion (2014): „Mitsubishi investiert 650 Mio. US-Dollar in neues Werk in Indonesien“, <http://www.automobil-produktion.de/2014/09/mitsubishi-investiert-650-mio-us-dollar-in-neues-werk-in-indonesien/> (letzter Zugriff am 17.04.2015).

[Automobil Produktion (2014g)]

Automobil Produktion (2014): „Automotive Production Sites 2014: Asia“, Sonderausgabe November 2014.

[Automobil Produktion (2014h)]

Automobil Produktion (2014): „Malaysischer Autobauer Proton strebt Joint-Venture mit Geely an“, <http://www.automobil-produktion.de/2014/06/malaysischer-autobauer-proton-strebt-joint-venture-mit-geely-an/> (letzter Zugriff am 12.05.2015).

[Automobil Produktion (2015a)]

Automobil Produktion (2015): „Mercedes will C300 BlueTEC Hybrid in Thailand bauen“, <http://www.automobil-produktion.de/2015/03/mercedes-will-c300-bluetec-hybrid-in-thailand-bauen/> (letzter Zugriff am 04.04.2015).

[Automobil Produktion (2015b)]

Automobil Produktion (2015): „GM und SAIC planen Werk für Billigmarke Wuling in Indonesien“, <http://www.automobil-produktion.de/2015/02/gm-und-saic-planen-werk-in-indonesien/> (letzter Zugriff am 17.04.2015).

[Bangkok Post (2013)]

Bangkok Post (2013): „Volkswagen return to Myanmar“, <http://www.bangkokpost.com/lite/breakingnews/376021/volkswagen-service-centre-to-open-in-yangon> (letzter Zugriff am 13.04.2015).

[Bangkok Post (2014)]

Bangkok Post (2014): „BMW revs Rayong plant“, <http://www.bangkokpost.com/business/marketing/444330/bmw-revs-rayong-plant> (letzter Zugriff am 05.04.2015).

[Bangkok Post (2015a)]

Bangkok Post (2015): „Energy Ministry touts Thailand as electric vehicle hub“, <http://www.bangkokpost.com/business/news/509735/energy-ministry-touts-thailand-as-electric-vehicle-hub> (letzter Zugriff am 04.04.2015).

[Bangkok Post (2015b)]

Bangkok Post (2015): „Energy Ministry touts Thailand as electric hub“, <http://www.bangkokpost.com/business/news/509735/energy-ministry-touts-thailand-as-electric-vehicle-hub> (letzter Zugriff am 05.04.2015).

[best selling cars blog (2015)]

best selling cars blog (2015): „Category Singapore“, <http://bestsellingcarsblog.com/category/singapore/> (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[BMW (2014a)]

BMW Group (2014): „BMW Group Manufacturing Thailand celebrates 50,000 locally-assembled BMW and MINI“, http://www.bmw.co.th/th/en/general/bmwinsight/news_read.php?id=553&year=2014&month=All (letzter Zugriff am 05.04.2015).

[BMW (2014b)]

BMW Group (2014): „BMW Group Asia introduces comprehensive 360° ELECTRIC programme for BMW i drivers“, https://www.press.bmwgroup.com/asia/pressDetail.html?title=bmw-group-asia-introduces-comprehensive-360%C2%B0-electric-programme-for-bmw-i-drivers&outputChannelId=16&id=T0191502EN&left_menu_item=node__6728 (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[Bosch (2014)]

Bosch (2014): „Wirtschaftsminister Gabriel besucht neues Bosch-Ausbildungszentrum in Vietnam“, <http://www.bosch-presse.de/presseforum/details.htm?txtID=7040> (letzter Zugriff am 26.04.2015).

[Bosch (2015)]

Bosch (2015): „Ladeinfrastruktur für Singapur“, <https://www.bosch-si.com/de/loesungen/mobility/unsere-loesungen/ladeinfrastruktur-singapur.html> (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[Buck et al. (2013)]

J. Buck, W. Duscha, N. Fund, A. Hirschle, T. Hundt, R. Jaensch, H. Kahlert, W. Knipp, J. Maurer, T. Philippi, R. Rohde, J. Rönnefeld, A. Stedtfeld, M. Walde (2013): „ASEAN Roadmap 2015“, Deutsch-Thailändische Handelskammer im Auftrag von German ASEAN Chamber Network und Germany Trade & Invest, 2013.

[Business World (2015)]

Business World Online (2015): „More cars to roll off assembly line at Mitsubishi's newly inaugurated plant“, <http://www.bworldonline.com/content.php?section=Corporate&title=more-cars-to-roll-off-assembly-line-at-mitsubishis-newly-inaugurated-plant&id=101817> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[Congressional Policy and Budget Research Department (2014)]

Congressional Policy and Budget Research Department – House of Representatives, Republic of the Philippines (2014): „FF201-14: Motor Vehicle Industry“, <http://cpbrd.congress.gov.ph/index.php/2012-06-30-13-06-51/2012-06-30-13-36-50/364-ff2014-14-motor-vehicle-industry> (letzter Zugriff am 26.04.2015).

[Consult-Myanmar (2014)]

Consult-Myanmar (2014): „Japan's Toyota leads in Myanmar auto sales“, <http://consult-myanmar.com/2014/10/28/japans-toyota-leads-in-myanmar-auto-sales/> (letzter Zugriff am 13.04.2015).

[Deutsche Welle (2014)]

Deutsche Welle (2014): „Indonesien: Schwellenland am Wendepunkt“, <http://www.dw.de/indonesien-schwellenland-am-wendepunkt/a-17998736> (letzter Zugriff am 14.04.2015).

[Die Welt (2013)]

Die Welt (2013): „Der Boom in Indonesien beflügelt deutsche Firmen“, <http://www.welt.de/wirtschaft/article119186989/Der-Boom-in-Indonesien-befluegelt-deutsche-Firmen.html> (letzter Zugriff am 14.04.2015).

[Doing Business (2015)]

Ease of Doing Business Ranking (2015): <http://www.doingbusiness.org/rankings> (letzter Zugriff am 16.05.2015).

[EDB (2015)]

EDB – Economic Development Board Singapore (2015):
<https://www.edb.gov.sg/content/edb/en/industries/emerging-businesses/emerging-businesses.html#automotive> (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[eJeepney (2015)]

eJeepney (2015): <http://www.ejeepney.com.ph/> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[Environment News Service (2015)]

Environment News Service (2015): „Indonesia’s `National Car` Will be an Electric Car“, <http://ens-newswire.com/2015/03/30/indonesias-national-car-will-be-an-electric-car/> (letzter Zugriff am 16.04.2015).

[EVA (2013)]

EVA (2013): <http://www.eva-taxi.sg/index.php> (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[Financial Times (2015)]

Financial Times (2015): „GM to axe Indonesia vehicle manufacturing“, <http://www.ft.com/intl/cms/s/0/876321e8-bd71-11e4-9902-00144feab7de.html#axzz3XObxpl3i> (letzter Zugriff am 15.04.2015).

[Focus2move (2014a)]

Focus2move (2014): „Brunei Car Market Outlook“, <http://focus2move.com/brunei-car-market-outlook/> (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[Focus2move (2014b)]

Focus2move (2014): „Laos automotive industry 2014 outlook“, <http://focus2move.com/laos-automotive-industry/> (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[Focus2move (2015)]

Focus2move (2015): „Mercedes E Class is the best-selling car in Singapore“, <http://focus2move.com/mercedes-e-class-best-selling-car-singapore/> (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[Frankfurter Allgemeine Zeitung (2014)]

Frankfurter Allgemeine Zeitung (2014): „Taufziehen um Thailand“, <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/nach-dem-militaerputsch-taufziehen-um-thailand-13142245.html> (letzter Zugriff am 03.04.2015).

[future GOV (2015)]

future GOV (2015): „Singapore draws up rules for driverless cars“, <http://www.futuregov.asia/articles/6175-singapore-draws-up-rules-for-driverless-cars> (letzter Zugriff am 16.05.2015).

[Gadgets Magazine (2015)]

Gadgets Magazine (2015): „BYD exhibits e6 electric vehicle at 2015 Electric Vehicle Summit“, <http://www.gadgets magazine.com.ph/mobility/mobility-news/byd-exhibits-e6-electric-vehicle-at-2015-electric-vehicle-summit.html> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[Gaikindo (2014)]

Gaikindo – The Association of Indonesia Automotive Industries (2014): „Indonesia Automotive Industry: Report on 2013 Auto Market“, http://mddb.apec.org/Documents/2014/AD/AD1/14_ad1_051.pdf (letzter Zugriff am 21.05.2015).

[Germany Trade & Invest (2013)]

Germany Trade & Invest (2013): „Philippinen etablieren sich als Standort für Kfz-Teile-Branche“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=902544.html?view=renderPrint> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014a)]

Germany Trade & Invest (2014): „Wirtschaftstrends Jahreswechsel 2014/2015 - Thailand“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1133608.html> (letzter Zugriff am 03.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014b)]

Germany Trade & Invest (2014): „Thailand startet in ein neues Zeitalter“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1108036.html> (letzter Zugriff am 03.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014c)]

Germany Trade & Invest (2014): „Branche kompakt - Kfz-Industrie und Kfz-Teile - Thailand“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=996610.html> (letzter Zugriff am 04.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014d)]

Germany Trade & Invest (2014): „Branche kompakt - Kfz-Industrie und Kfz-Teile - Indonesien“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1029184.html> (letzter Zugriff am 13.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014e)]

Germany Trade & Invest (2014): „Indonesien verpasst den technologischen Anschluss“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1032716.html> (letzter Zugriff am 14.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014f)]

Germany Trade & Invest (2014): „Indonesiens Kfz-Markt legte 2014 Traumstart hin“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1058798.html> (letzter Zugriff am 14.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014g)]

Germany Trade & Invest (2014): „Autobauer fahren in Indonesien ihre Kapazitäten hoch“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=970338.html> (letzter Zugriff am 17.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014h)]

Germany Trade & Invest (2014): „Indonesiens Kfz-Teile-Import weiter auf der Überholspur“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1105844.html> (letzter Zugriff am 18.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014i)]

Germany Trade & Invest (2014): „Internationale Kfz-Teile-Hersteller zieht es nach Indonesien“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=956998.html> (letzter Zugriff am 18.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014j)]

Germany Trade & Invest (2014): „Wirtschaftstrends Jahreswechsel 2014/15 - Singapur“, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1141556.html> (letzter Zugriff am 20.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014k)]

Germany Trade & Invest (2014): „Wirtschaftstrends Jahreswechsel 2014/15 - Vietnam“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1120884.html> (letzter Zugriff am 20.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014l)]

Germany Trade & Invest (2014): „Branche kompakt - Kfz-Industrie und Kfz-Teile - Vietnam“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1023876.html> (letzter Zugriff am 21.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014m)]

Germany Trade & Invest (2014): „Wirtschaftstrends Jahreswechsel 2014/15 - Philippinen“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1134620.html> (letzter Zugriff am 26.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014n)]

Germany Trade & Invest (2014): „Branche kompakt - Kfz-Industrie und Kfz-Teile - Philippinen“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1017496.html> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014o)]

Germany Trade & Invest (2014): „Wirtschaftstrends Jahreswechsel 2014/15 - Malaysia“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1132090.html> (letzter Zugriff am 29.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014p)]

Germany Trade & Invest (2014): „Branche kompakt - Kfz-Industrie und Kfz-Teile - Malaysia“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1047230.html> (letzter Zugriff am 29.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2014q)]

Germany Trade & Invest (2014): „Malaysia steuert Fertigungs-“Hub“ für energieeffiziente Kfz an“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=956996.html> (letzter Zugriff am 11.05.2015).

[Germany Trade & Invest (2014r)]

Germany Trade & Invest (2014): „ASEAN-Freihandel erweist sich als `Selbstläufer´“, http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Recht-Zoll/zoll,did=1143756.html&channel=red_gtai_onlinenews (letzter Zugriff am 23.05.2015).

[Germany Trade & Invest (2015a)]

Germany Trade & Invest (2015): „Wirtschaftstrends Jahreswechsel 2014/15 - Myanmar“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1145918.html> (letzter Zugriff am 13.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2015b)]

Germany Trade & Invest (2015): „Myanmar wächst mit dem ausländischen Engagement“, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1169474.html> (letzter Zugriff 13.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2015c)]

Germany Trade & Invest (2015): „Wirtschaftstrends Jahreswechsel 2014/15 - Indonesien“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1149762.html> (letzter Zugriff am 13.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2015d)]

Germany Trade & Invest (2015): „Indonesien bleibt für internationale Kapitalgeber attraktiv“, https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1176044.html?channel=alert_channel_gtai_1 (letzter Zugriff am 14.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2015e)]

Germany Trade & Invest (2015): „In Indonesien ändert sich bei Handelshemmnissen nur wenig“, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/Recht-Zoll/zoll,did=1168510.html> (letzter Zugriff am 14.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2015f)]

Germany Trade & Invest (2015): „Investitionen in Malaysia 2015 vor Trendwende“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1188820.html> (letzter Zugriff am 29.04.2015).

[Germany Trade & Invest (2015g)]

Germany Trade & Invest (2015): „Branche kompakt - Kfz-Industrie und Kfz-Teile - Thailand“, <https://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1217766.html> (letzter Zugriff am 16.05.2015).

[Germany Trade & Invest (2015h)]

Germany Trade & Invest (2015): „Automobilwirtschaft in der ASEAN-Region stark eingetrübt“, <http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1191768.html> (letzter Zugriff am 23.05.2015).

[GIZ (2015a)]

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) - Vietnam (2015): <http://liportal.giz.de/vietnam/wirtschaft-entwicklung/> (letzter Zugriff am 20.04.2015).

[GIZ (2015b)]

Deutsche Gesellschaft für Internationale Zusammenarbeit (GIZ) - Philippinen (2015): <http://liportal.giz.de/philippinen/wirtschaft-entwicklung/> (letzter Zugriff am 26.04.2015).

[Global Competitiveness (2015)]

The Global Competitiveness Report 2014-2015: <http://www.weforum.org/reports/global-competitiveness-report-2014-2015> (letzter Zugriff am 16.05.2015).

[GMA News (2015)]

GMA News Online (2015): „23,500 electric vehicles to be sold this year, says EVAP“, <http://www.gmanetwork.com/news/story/442821/economy/companies/23-500-electric-vehicles-to-be-sold-this-year-says-evap> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[goled myanmar e.V. (2013)]

German Organisation of Legal and Economic Development – Myanmar e.V. (2013): „Automobilmarkt kommt in Fahrt – Update Juni 2013“, <http://goled-myanmar.org/2013/06/16/automobilmarkt-kommt-in-fahrt-update-juni-2013/> (letzter Zugriff 13.04.2015).

[greenlots (2014)]

greenlots (2014): „Greenlots And BMW Group Asia Partner to Provide Singapore’s First Electric Vehicle Network“, http://greenlots.com/wp-content/uploads/2014/10/Greenlots_-BMW-i-press-release-FINAL-1-1.pdf (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[GSO Vietnam (2015)]

General Statistics Office of Vietnam (2015): http://www.gso.gov.vn/Default_en.aspx?tabid=491 (letzter Zugriff am 21.04.2015).

[Handelsblatt (2009)]

Handelsblatt (2009): „Indonesien setzt weiter auf vier Räder“, <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/mittelstand/automobilindustrie-indonesien-setzt-weiter-auf-vier-raeder/3177526.html> (letzter Zugriff am 21.05.2015).

[Handelsblatt (2011)]

Handelsblatt (2011): „Mehr Luft- als Seefahrt“, <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/beruf-und-buero/special-singapur/infrastruktur-in-singapur-mehr-luft-als-seefahrt/5846950.html> (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[Handelsblatt (2015)]

Handelsblatt (2015): „VW erhält Genehmigung für Werk in Thailand“, <http://www.handelsblatt.com/unternehmen/industrie/automarkt-asien-vw-erhaelt-genehmigung-fuer-werk-in-thailand/11404136.html> (letzter Zugriff am 05.04.2015).

[Heymann (2011)]

E. Heymann (2011): „ASEAN-Automarkt wächst im Schatten Chinas und Indiens“, Deutsche Bank Research, 2011.

[Indonesia-Investments (2014)]

Indonesia-Investments (2014): „Low Cost Green Cars Support Car Sales in Indonesia“, <http://www.indonesia-investments.com/news/todays-headlines/low-cost-green-cars-support-car-sales-in-indonesia/item2648> (letzter Zugriff am 15.04.2015).

[Indonesia-Investments (2015)]

Indonesia-Investment (2015): „Why Will General Motors Close its Assembly Plant in Indonesia?“, <http://www.indonesia-investments.com/news/todays-headlines/why-will-general-motors-close-its-assembly-plant-in-indonesia/item5361> (letzter Zugriff am 16.04.2015).

[Interaksyon (2015)]

Interaksyon (2015): „Mitsubishi Motors begins production at Ford’s former Philippine plant“, <http://www.interaksyon.com/business/104032/mitsubishi-motors-begins-production-at-fords-former-philippine-plant> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[Internationaler Automobil Kongress (2014a)]

Internationaler Automobil Kongress | ASEAN (2014): „Chancen der Automobilindustrie in Südostasien – Investition und Expansion“ (Vortrag), <http://www.izb-kongress.com/programm/vortraege.html> (letzter Zugriff am 06.04.2015).

[Jakarta Globe (2013)]

Jakarta Globe (2013): „Astra Otoparts to Open New Factory in Karawang With Japanese Partner“, <http://thejakartaglobe.beritasatu.com/business/astra-otoparts-to-open-new-factory-in-karawang-with-japanese-partner/> (letzter Zugriff am 18.04.2015).

[Jakarta Globe (2014)]

Jakarta Globe (2014): „Hankook to Spend \$358 on W. Java Plant Expansion“, <http://thejakartaglobe.beritasatu.com/business/hankook-to-spend-358m-on-w-java-plant-expansion/> (letzter Zugriff am 18.04.2015).

[Jakarta Globe (2015a)]

Jakarta Globe (2015): „Sputtering for the Dream Car for Millions of Indonesians“, <http://thejakartaglobe.beritasatu.com/news/jakarta/sputtering-start-for-the-dream-car-for-millions/> (letzter Zugriff am 15.04.2015).

[Jakarta Globe (2015b)]

Jakarta Globe (2015): „Joko Seen Making Yet Another Concession to PDI-P `Cronies` With National Car Program“, <http://thejakartaglobe.beritasatu.com/news/joko-seen-making-yet-another-concession-pdi-p-cronies-national-car-program/> (letzter Zugriff am 16.04.2015).

[Jakarta Post (2013)]

Jakarta Post (2013): „Pakoakuina eyes larger wheel rim market“, <http://www.thejakartapost.com/news/2013/02/18/pakoakuina-eyes-larger-wheel-rim-market.html> (letzter Zugriff am 18.04.2015).

[Jakarta Post (2014)]

Jakarta Post (2014): „VW re-assesses plan to invest in Indonesia“, <http://www.thejakartapost.com/news/2014/07/17/vw-re-assesses-plan-invest-indonesia.html> (letzter Zugriff am 18.04.2015).

[Jakarta Post (2015a)]

Jakarta Post (2015): „Esemka national car project wins Jokowi's backing“, <http://www.thejakartapost.com/news/2015/02/27/esemka-national-car-project-wins-jokowi-s-backing.html> (letzter Zugriff am 16.04.2015).

[Jakarta Post (2015b)]

Jakarta Post (2015): „Malaysia's Proton to aid Indonesia with national car project“, <http://www.thejakartapost.com/news/2015/02/06/malaysias-proton-aid-indonesia-with-national-car-project.html> (letzter Zugriff am 17.04.2015).

[Japan Today (2015)]

Japan Today (2015): „Carmaker Suzuki build second plant in Myanmar“, <http://www.japantoday.com/category/business/view/carmaker-suzuki-to-build-second-plant-in-myanmar> (letzter Zugriff 13.04.2015).

[Jomo (1994)]

K.S. Jomo (1994): „The Proton Sage: Malaysian car, Mitsubishi gain“, in Japan and Malaysian development, London: Routledge, S.263-290, 1994.

[KDC (2015)]

Kolao Deveoping Company (KDC) (2015): <http://eng.kolaogroup.com/status/kdc.php> (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[Kheong/Sheun (2014)]

T.C. Kheong, T.K. Sheun (2014): „Autonomous Vehicles, Next Stop: Singapore“, in Journeys – Sharing Urban Transport Solutions, Issue 12, S.5-11, 2014.

[KHMER Times (2015)]

KHMER Times (2015): „Auto Industry Hopes To Put Dent in Gray Market“, <http://www.khmertimeskh.com/news/9423/auto-industry-hopes-to-put-dent-in-gray-market/> (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[KPMG (2014)]

KPMG (2014): „Indonesia's Automotive Industry: Navigating 2014“, KPMG International Corporative, 2014.

[Kretschmann (2014)]

A. Kretschmann (2014): „Singapur verstehen: Die Wandlung vom Warenumschlagsplatz zur Weltstadt“, Verlag epubli GmbH, Berlin, 2014.

[Lang et al. (2013)]

N.S. Lang, T. Dauner, B. Frowein (2013): „Beyond BRIC – Winning the rising auto markets“, The Boston Consulting Group, 2013.

[Laosirihongthong et al. (2011)]

T. Laosirihongthong, K. Tan, D. Adebajo (2011): „Supply chain management in ASEAN automotive manufacturing industry“, in International Journal of Logistics Research and Applications: A Leading Journal of Supply Chain Management, 14:5, S.317-333, 2011.

[Loxley (2015)]

Loxley Public Company Limited (2015): „Loxley Eyes Electric Car Plant“, <http://www.loxley.co.th/news-event-detail.html/419> (letzter Zugriff am 05.04.2015).

[LTA (2011)]

LTA – Land Transport Authority (2011): „Launch of Singapore’s Electric Vehicle Test-Bed“, <http://www.lta.gov.sg/apps/news/page.aspx?c=2&id=19d58dsztx5r0rw2621vtmjfe35nxru5c7ggg1yi3172m8ijqp> (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[LTA (2015)]

LTA – Land Transport Authority (2015): „Total Annual New Registration Of Cars By Make“, http://www.lta.gov.sg/content/dam/ltaweb/corp/PublicationsResearch/files/FactsandFigures/MVPO2-2_New_Cars_by_make.pdf (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[Malaysian Automotive Association (2014a)]

Malaysian Automotive Association (2014): „National Automotive Policy (NAP) 2014“, http://www.maa.org.my/pdf/NAP_2014_policy.pdf (letzter Zugriff am 30.04.2015).

[Malaysian Automotive Association (2014b)]

Malaysian Automotive Association (2014): „Berita MAA“, <http://www.maa.org.my/pdf/Berita-MAA-November-2014.pdf> (letzter Zugriff am 11.05.2015).

[Malaysian Automotive Association (2015)]

Malaysian Automotive Association (2015): „Press Conference: Market Review for 2014 and Outlook for 2015“, http://www.maa.org.my/pdf/Market_Review_2014.pdf (letzter Zugriff am 29.04.2015).

[Malaysia Automotive Institute (2014a)]

Malaysia Automotive Institute (2014): „Sidang Media: Dasar Automotif Nasional (NAP) 2014“, http://mai.org.my/v3/index.php?view=document&alias=1-presentation-slides-nap-2014&category_slug=national-automotive-policy-2014&layout=default&option=com_docman&Itemid=256 (letzter Zugriff am 11.05.2015).

[Malaysia Automotive Institute (2014b)]

Malaysia Automotive Institute (2014): „Media Statement: National Automotive Policy (NAP) 2014“, http://mai.org.my/v3/index.php?view=document&alias=2-media-statement-national-automotive-policy-nap-2014&category_slug=national-automotive-policy-2014&layout=default&option=com_docman&Itemid=256 (letzter Zugriff am 14.05.2015).

[Manila Bulletin (2014)]

Manila Bulletin (2014): „Continental Temic makes PH its Asian hub for new auto parts“, <http://www.mb.com.ph/continental-temic-makes-ph-its-asian-hub-for-new-auto-parts/> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[Markt und Mittelstand (2014)]

Markt und Mittelstand (2014): „Automobilmarkt Thailand: Deutsche Unternehmen hinken nach“, <http://www.marktundmittelstand.de/nachrichten/kunden-maerkte/automobilmarkt-thailand-deutsche-unternehmen-hinken-nach/> (letzter Zugriff am 05.04.2015).

[MIDA (2014)]

MIDA – Malaysian Investment Development Authority (2014): „Malaysia’s Automotive Industry“, http://www.mida.gov.my/home/administrator/system_files/modules/photo/uploads/20140214135753_Automotive2012.pdf (letzter Zugriff am 14.05.2015).

[MIDA (2015)]

MIDA – Malaysian Investment Development Authority (2015): „GoAuto invests in second plant in Kedah“, <http://www.mida.gov.my/home/2365/news/goauto-invests-in-second-plant-in-kedah/> (letzter Zugriff am 12.05.2015).

[MIT (2014)]

MIT Technology Review (2014): „Singapore Wants a Driverless Version of Uber“, <http://www.technologyreview.com/news/533601/singapore-wants-a-driverless-version-of-uber/> (letzter Zugriff am 16.05.2015).

[motioncar (2015)]

motioncar (2015): „Toyota to double PH production by 2020“, <http://motioncars.inquirer.net/34598/toyota-to-double-ph-production-by-2020> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[Motor Talk (2015)]

Motor Talk (2015): „Wucher in Kopenhagen, Wahnsinn in Singapur“, <http://www.motor-talk.de/news/wucher-in-kopenhagen-wahnsinn-in-singapur-t5248850.html> (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[National News Bureau of Thailand (2014)]

National News Bureau of Thailand (2014): „Collaboration to Develop Electric Cars in Thailand“, http://thainews.prd.go.th/centerweb/newsen/NewsDetail?NT01_NewsID=WNICT5710310010001 (letzter Zugriff am 05.04.2015).

[National Research Foundation (2014)]

National Research Foundation – Prime Minister’s Office Singapore (2014): „EVA Electric Taxi“, <http://www.nrf.gov.sg/innovation-enterprise/singapore-science-technologies-showcase/physical-sciences-engineering/eva-electric-taxi> (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[National Research Foundation (2015)]

National Research Foundation – Prime Minister’s Office Singapore (2015): <http://www.nrf.gov.sg/research/r-d-ecosystem/overview> (letzter Zugriff am 20.04.2015).

[Natsuda et al. 2013)]

K. Natsuda, N. Segawa, J. Thoburn (2014): „ Liberalization, Industrial Nationalism, and the Malaysian Automotive Industry“, in *Global Economic Review: Perspectives on East Asian Economies and Industries*, 42:2, S.113-134, 2013.

[Natsuda/Thoburn (2013)]

K. Natsuda, J. Thoburn (2013): „Industrial policy and the development of the automotive industry in Thailand“, in *Journal of the ASIA Pacific Economy*, 18:3, S. 413-437, 2013.

[Natsuda/Thoburn (2014)]

K. Natsuda, J. Thoburn (2014): „How much policy space still exists under the WTO? A comparative study of the automotive industry in Thailand and Malaysia“, in *Review of International Political Economy*, 2014.

[Natsuda et al. 2015)]

K. Natsuda, K. Otsuka, J. Thoburn (2015): „ Dawn of Industrialisation? The Indonesian Automotive Industry“, *Bulletin of Indonesian Economic Studies*, 51:1, S.47-68, 2015.

[Nielsen (2014)]

Nielsen (2014): „Rising middle class will drive global automotive demand in the coming two years“, <http://www.nielsen.com/my/en/press-room/2014/rising-middle-class-will-drive-global-automotive-demand.html> (letzter Zugriff am 26.05.2015).

[Nissan (2013)]

Nissan Motor Corporation (2013): „Nissan and Tan Chong to Assemble Vehicles in Myanmar“, http://www.nissan-global.com/EN/NEWS/2013/_STORY/130920-02-e.html (letzter Zugriff am 13.04.2015).

[Ofreneo (2015)]

R.E.Ofreneo (2015): „Auto and car parts production: can the Philippines catch up with Asia?“, in Asia Pacific Business Review, S. 1-17, 2015.

[OICA (2015)]

OICA (2015): <http://www.oica.net/category/sales-statistics/> (letzter Zugriff am 17.05.2015).

[Otsuka/Natsuda (2015)]

K. Otsuka, K. Natsuda (2015): „The Determinants of Total Factor Productivity in the Malaysian Automotive Industry: Are Government Policies Upgrading Technological Capacity?“, in The Singapore Economic Review, 12/2015.

[Paultan (2014)]

Paultan.Org (2014): „Perodua-Daihatsu new engine plant in Sendayan, N9“, <http://paultan.org/2014/10/28/peroduas-new-engine-plant-sendayan-n9/> (letzter Zugriff am 11.05.2015).

[Reuters (2014)]

Reuters (2014): „Policy delay has Japanese carmakers reviewing Philippines expansion plans“, <http://www.reuters.com/article/2014/08/20/us-philippines-autos-idUSKBN0GK2BW20140820> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[Schaeffler (2015)]

Schaeffler AG (2015): „Schaeffler baut Fertigungskapazitäten in der Region Asien/Pazifik weiter aus“, <http://www.schaeffler.de/content.schaeffler.de/de/press/press-releases/press-details.jsp?id=68394434> (letzter Zugriff am 05.04.2015).

[Segawa et al. 2014]]

N. Segawa, K. Natsuda, J. Thoburn (2014): „Affirmative Action and Economic Liberalisation: The Dilemmas of the Malaysian Automotive Industry“, in Asian Studies Review, 38:3, S.422-441, 2014.

[SGC (2014)]

SGC – Singaporean-German Chamber of Industry and Commerce (2014): „Singapore – Automotive Industry“, http://www.sgc.org.sg/fileadmin/ahk_singapur/DEinternational/IR/diffIR/Singapore_Automotive_Industry_final.pdf (letzter Zugriff am 15.05.2015).

[SMART (2014)]

Singapore-MIT Alliance for Research and Technology – SMART (2014): <http://smart.mit.edu/home.html> (letzter Zugriff am 16.05.2015).

[Statistisches Bundesamt (2015)]

Statistisches Bundesamt (2015): <https://www.destatis.de/DE/ZahlenFakten/LaenderRegionen/Internationales/Land/Land.html;jsessionid=343989528AEE7EE680338E9DC6B55170.cae1> (letzter Zugriff am 06.04.2015).

[Thailand AutoBook (2015)]

Thailand AutoBook (2015): <http://www.thaiautobook.com/> (letzter Zugriff am 06.04.2015).

[Thailand Board of Investment (2015)]

Thailand Board of Investment (2015): <http://www.boi.go.th/index.php?page=index> (letzter Zugriff am 11.04.2015).

[Thanhniem News (2014a)]

Thanhniem News (2014): „Cambodia makes indigenous car, Vietnam falling behind neighbors“, <http://www.thanhniemnews.com/commentaries/cambodia-makes-indigenous-car-vietnam-falling-behind-neighbors-24440.html> (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[Thanhniem News (2014b)]

Thanhniem News (2014): „High taxes hinder growth of Vietnam’s auto industry“, <http://www.thanhniemnews.com/business/high-taxes-hinder-growth-of-vietnams-auto-industry-30606.html> (letzter Zugriff am 25.04.2015).

[The Australian (2014a)]

The Australian (2014): „Great Wall’s SUV to be made in Malaysia“, <http://www.theaustralian.com.au/news/latest-news/great-walls-suvs-to-be-made-in-malaysia/story-fn3dxity-1226879364986> (letzter Zugriff am 12.05.2015).

[The Australian (2014b)]

The Australian (2014): „Toyota to stop making cars in Australia, follows Ford and Holden“, <http://www.theaustralian.com.au/business/news/toyota-to-stop-making-cars-in-australia-follows-ford-and-holden/story-e6frg906-1226822823246> (letzter Zugriff am 16.05.2015).

[The Brunei Times (2015a)]

The Brunei Times (2015): „Limited financing squeezed car sales“, <http://www.bt.com.bn/business-national/2015/01/01/limited-financing-squeezed-car-sales> (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[The Brunei Times (2015b)]

The Brunei Times (2015): „Dec car sales up 10%“, <http://www.bt.com.bn/business-national/2015/02/13/dec-car-sales-10> (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[The Diplomat (2015)]

The Diplomat (2015): „Myanmar Elections: Incumbency May Thwart Opposition Victory“, <http://thediplomat.com/2015/01/myanmar-elections-incumbency-may-thwart-opposition-victory/> (letzter Zugriff am 13.04.2015).

[The Economist Intelligence Unit (2014)]

The Economist Intelligence Unit (2014): „ASEAN automotive: Looking to 2015“, http://www.eiu.com/public/topical_report.aspx?campaignid=ASEANAutomotive2014 (letzter Zugriff am 06.04.2015).

[The Establishment Post (2015a)]

The Establishment Post (2015): „Vietnam Auto Industry Zooming Ahead“, <http://www.establishmentpost.com/vietnam-auto-industry-zooming-ahead/> (letzter Zugriff am 25.04.2015).

[The Establishment Post (2015b)]

The Establishment Post (2015): „Indonesia’s Automotive Industry Revs Up“, <http://www.establishmentpost.com/indonesias-automotive-industry-revs-up/> (letzter Zugriff am 20.05.2015).

[The Guardian (2014)]

The Guardian (2014): „Rolls-Royce to open showroom in Cambodian capital“, <http://www.theguardian.com/business/2014/jun/09/rolls-royce-open-showroom-cambodia-phnom-penh> (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[The Malaysian Reserve (2015)]

The Malaysian Reserve (2015): „BMW Aims To Bring Electric Cars To Malaysia“, <http://themalaysianreserve.com/new/story/bmw-aims-bring-electric-cars-malaysia> (letzter Zugriff am 12.05.2015).

[The Manila Times (2015)]

The Manila Times (2015): „Stronger auto industry to save PH \$17B in 5 yrs“, <http://www.manilatimes.net/stronger-auto-industry-save-ph-17b-5-yrs/135069/>, (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[The Phnom Penh Post (2013)]

The Phnom Penh Post (2013): „Cambodia’s small auto industry likely to expand as AEC looms“, <http://www.phnompenhpost.com/business/cambodias-small-auto-industry-likely-expand-aec-looms> (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[The Standard (2015a)]

The Standard – Defining the news (2015): „Toyota investing P2.5B“, <http://manilastandardtoday.com/mobile/2015/01/30/toyota-investing-p2-5b> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[The Standard (2015b)]

The Standard – Defining the news (2015): „The pioneers of e-Jeepneys“, <http://manilastandardtoday.com/mobile/2015/01/31/the-pioneers-of-e-jeepneys> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

[theSundaily (2014)]

theSundaily (2014): „Honda Malaysia aims to be top hybrid hub in Asia-Oceania“, <http://www.thesundaily.my/news/932834> (letzter Zugriff am 12.05.2015).

[The Thai Automotive Industry Association (2014)]

The Thai Automotive Industry Association (2014): <http://www.taia.or.th/home/>, (letzter Zugriff am 04.04.2015).

[The Wall Street Journal (2014)]

The Wall Street Journal (2014): „Honda Delays Construction of \$530 Million Thai Plant at Least Six Months“, <http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702303948104579533381541796284> (letzter Zugriff am 06.04.2015).

[The World Factbook (2015a)]

The World Factbook Brunei (2015): <https://www.cia.gov/library/publications/resources/the-world-factbook/geos/bx.html> (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[The World Factbook (2015b)]

The World Factbook Laos (2015): <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/la.html> (letzter Zugriff 12.04.2015).

[The World Factbook (2015c)]

The World Factbook Burma (2015): <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/bm.html> (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[The World Factbook (2015d)]

The World Factbook Vietnam (2015): <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/vm.html> (letzter Zugriff am 20.04.2015).

[The World Factbook (2015e)]

The World Factbook Philippines (2015): <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/rp.html> (letzter Zugriff am 26.04.2015).

[Tire Business (2014)]

Tire Business (2014): „Bridgestone’s Vietnam plant on stream“, <http://www.tirebusiness.com/article/20141024/NEWS/141029922/bridgestones-vietnam-plant-on-stream> (letzter Zugriff am 26.04.2015).

[Tonby et al. (2014)]

O. Tonby, J. Ng, M. Mancini (2014): „Understanding ASEAN: The manufacturing opportunity“, McKinsey Productivity Sciences Center, 2014.

[Top Universities (2014)]

Top Universities (2014): „Ranking Asia 2014“, [http://www.topuniversities.com/university-rankings/asian-university-rankings/2014#sorting=rank+region="+country="+faculty="+stars=false+search=](http://www.topuniversities.com/university-rankings/asian-university-rankings/2014#sorting=rank+region=) (letzter Zugriff am 21.05.2015).

[Toyota (2013)]

Toyota Industries Corporation (2013): „Toyota Industries to Construct New Factory for Automotive Air-Conditioning Compressors in Indonesia“, <http://www.toyota-industries.com/news/2013/130424taci/> (letzter Zugriff am 18.04.2015).

[Transparency International (2014)]

Transparency International (2014): „Corruption Perceptions Index 2014: Results“, <https://www.transparency.org/cpi2014/results> (letzter Zugriff am 12.04.2015).

[TUM CREATE (2014)]

TUM CREATE (2014): „EVA by TUM CREATE – Electric Taxi for Tropical Megacities“, https://www.tum.de/uploads/media/EVA_Brochure_EN_web_01.pdf (letzter Zugriff am 26.05.2015).

[University World News (2015)]

University World News (2015): „New ministry to tackle employability and innovation“, <http://www.universityworldnews.com/article.php?story=20150207111222284> (letzter Zugriff am 16.04.2015).

[Verband der Automobilindustrie (2009)]

Verband der Automobilindustrie und Management Engineers (2009): „Perspektiven für die Automobilindustrie in den ASEAN-Staaten“, Materialien zur Automobilindustrie Nr. 41, 2009.

[Wad/Govindaraju (2011)]

P. Wad, V.G.R.C. Govindaraju (2011): „Automotive industry in Malaysia: an assessment of its development“, in International Journal of Automotive Technology and Management, 11:2, S. 152-171, 2011.

[Wirtschaftsjournal (2014)]

Wirtschaftsjournal (2014): „Thailand - der aufstrebende Automobilgigant im Herzen Aseans“, Nr.8/2014, S.26f..

[Wirtschaftswoche (2014)]

Wirtschaftswoche (2014): „Deutsche machen gute Geschäfte in Vietnam“, <http://www.wiwo.de/politik/konjunktur/chancen-in-fernst-deutsche-machen-gute-geschaefte-in-vietnam/10307016.html> (letzter Zugriff am 25.04.2015).

[Wirtschaftswoche (2015)]

Wirtschaftswoche (2015): „Aufholjagd in der südostasiatischen Freihandelszone“, <http://www.wiwo.de/unternehmen/handel/asean-lockt-deutsche-unternehmen-aufholjagd-in-der-suedostasiatischen-freihandelszone/11336544-all.html> (letzter Zugriff am 04.04.2015).

[Woetzel et al. (2014)]

J. Woetzel, O. Tonby, F. Thompson, P. Burt, G. Lee (2014): „Southeast Asia at the crossroads: Three paths to prosperity“, McKinsey Global Institute, S.76, 2014.

[WSJ Business (2014)]

WSJ Business (2014): „Great Wall to Accelerate 1st Car Production in Malaysia“, <http://www.wsj.com/articles/SB10001424052702303873604579493343515480948> (letzter Zugriff am 12.05.2015).

[Yokohama (2013)]

Yokohama (2013): „Yokohama Rubber to Start Phase II-stage Expansion for Tire Plant in Philippines“, <http://www.yrc.co.jp/release/?id=2024&lang=en> (letzter Zugriff am 28.04.2015).

Abbildungsverzeichnis

Abbildung 1: Der ASEAN-Staatenbund.....	5
Abbildung 2: Universitäten in der ASEAN-Region	6
Abbildung 3: Absatzentwicklung in ASEAN 2010-2014	8
Abbildung 4: Kfz-Produktion in ASEAN 2010-2014	8
Abbildung 5: Zahlen und Fakten zu Thailand	9
Abbildung 6: Absatzentwicklung von Kfz in Thailand (n Einheiten)	10
Abbildung 7: Kfz-Produktion in Thailand (in Einheiten)	11
Abbildung 8: Förderprogramm „Eco-Car“ II (Investitionen in Milliarden Baht).....	13
Abbildung 9: SWOT-Analyse Thailand	18
Abbildung 10: Zahlen und Fakten zu Indonesien	19
Abbildung 11: Absatzentwicklung von Kfz in Indonesien (in Einheiten)	21
Abbildung 12: Kfz-Produktion in Indonesien (in Einheiten)	22
Abbildung 13: SWOT-Analyse Indonesien.....	29
Abbildung 14: Zahlen und Fakten zu Malaysia.....	30
Abbildung 15: Absatzentwicklung von Kfz in Malaysia (in Einheiten).....	32
Abbildung 16: Kfz-Absatz in Malaysia nach Hersteller im Jahr 2014	33
Abbildung 17: Kfz-Produktion in Malaysia (in Einheiten).....	33
Abbildung 18: Ziele der NAP 2014.....	36
Abbildung 19: Übersicht über die EEV-Anforderungen.....	37
Abbildung 20: SWOT-Analyse Malaysia	40
Abbildung 21: Zahlen und Fakten zu Vietnam	41
Abbildung 22: Absatzentwicklung von Kfz in Vietnam (in Einheiten)	43
Abbildung 23: Kfz-Produktion in Vietnam (in Einheiten)	44
Abbildung 24: SWOT-Analyse Vietnam	47
Abbildung 25: Zahlen und Fakten zu den Philippinen	48
Abbildung 26: Absatzentwicklung von Kfz in den Philippinen (in Einheiten).....	49
Abbildung 27: Kfz-Produktion in den Philippinen (in Einheiten).....	50
Abbildung 28: SWOT-Analyse Philippinen.....	55
Abbildung 29: Zahlen und Fakten zu Singapur.....	56
Abbildung 30: Absatzentwicklung von Kfz in Singapur (in Einheiten).....	57
Abbildung 31: Technische Daten der Batterie	60
Abbildung 32: SWOT-Analyse Singapur.....	62
Abbildung 33: Zahlen und Fakten zu Brunei Darussalam.....	63
Abbildung 34: Zahlen und Fakten zu Kambodscha	65
Abbildung 35: Zahlen und Fakten zu Laos.....	68
Abbildung 36: Zahlen und Fakten zu Myanmar	71
Abbildung 37: SWOT-Analyse Myanmar	74

Abkürzungsverzeichnis

A	Ampere
AAF	ASEAN Automotive Federation
AEC	ASEAN Economic Community
Ah	Amperestunde
Anm.	Anmerkung
AP	Approval Permit
ASEAN	Association of Southeast Asian Nations
AUV	Asian Utility Vehicle
BIP	Bruttoinlandsprodukt
BMW	Bayerische Motoren Werke
BOI	Board of Investment
bzw.	Beziehungsweise
CBU	Completely Built Up
ccm	Kubikzentimeter
CKD	Completely Knocked Down
CO ₂	Kohlenstoffdioxid
EEV	Energy Efficient Vehicles
EU	Europäische Union
EVAP	Electric Vehicle Association of the Philippines
FDI	Foreign Direct Investment
F&E	Forschung und Entwicklung
g	Gramm
GM	General Motors
GoAuto	Go Automobile Manufacturing Sendirian Berhad
k.A.	Keine Angabe
kg	Kilogramm
km	Kilometer
kWh	Kilowattstunde
l	Liter
LCGC	Low Cost Green Car
LECP	Low Emission Carbon Project
ML	Manufacturing Licensing
MoD	Mobility on Demand
MPV	Multi-Purpose Vehicle
Mrd.	Milliarde
NAP	National Automotive Policy
NEP	New Economy Policy
NTU	Nanyang Technological University
NUS	National University of Singapore
OICA	Organisation Internationale des Constructeurs d'Automobiles
ÖPNV	Öffentlicher Personennahverkehr
PhUV	Philippine Utility Vehicle Incorporated
Rep.	Republik
RM	Malaysischer Ringgit
SMART	Singapore-MIT Alliance for Research and Technology
SUV	Sport Utility Vehicle
TUM	Technische Universität München
USD	US-Dollar
V	Volt
VAMA	Vietnam Automobile Manufacturers Association

Abkürzungsverzeichnis

vgl.	vergleiche
VR	Volksrepublik
VW	Volkswagen
WTO	World Trade Organization

Impressum

Herausgeber

Lanza, G.

Institut für Produktionstechnik (wbk)
Karlsruher Institut für Technologie (KIT)
Global Advanced Manufacturing Institute (GAMI)
Leading Edge Cluster Electric Mobility South-West

Autoren

Weis, T.; Peters S.

Fotonachweise

@ fotolia.de:

Aleksander Todorovic; Konstantin Yolsin; Galyna Andrushko; Roland Nagy; leungchopan; cristaltran;
Ikunl; nerthuz; flu4022; eugene2015

@ eva-taxi.sg

<http://www.eva-taxi.sg/images.php>

Veröffentlichungsjahr: 2015

© Copyright by Editors