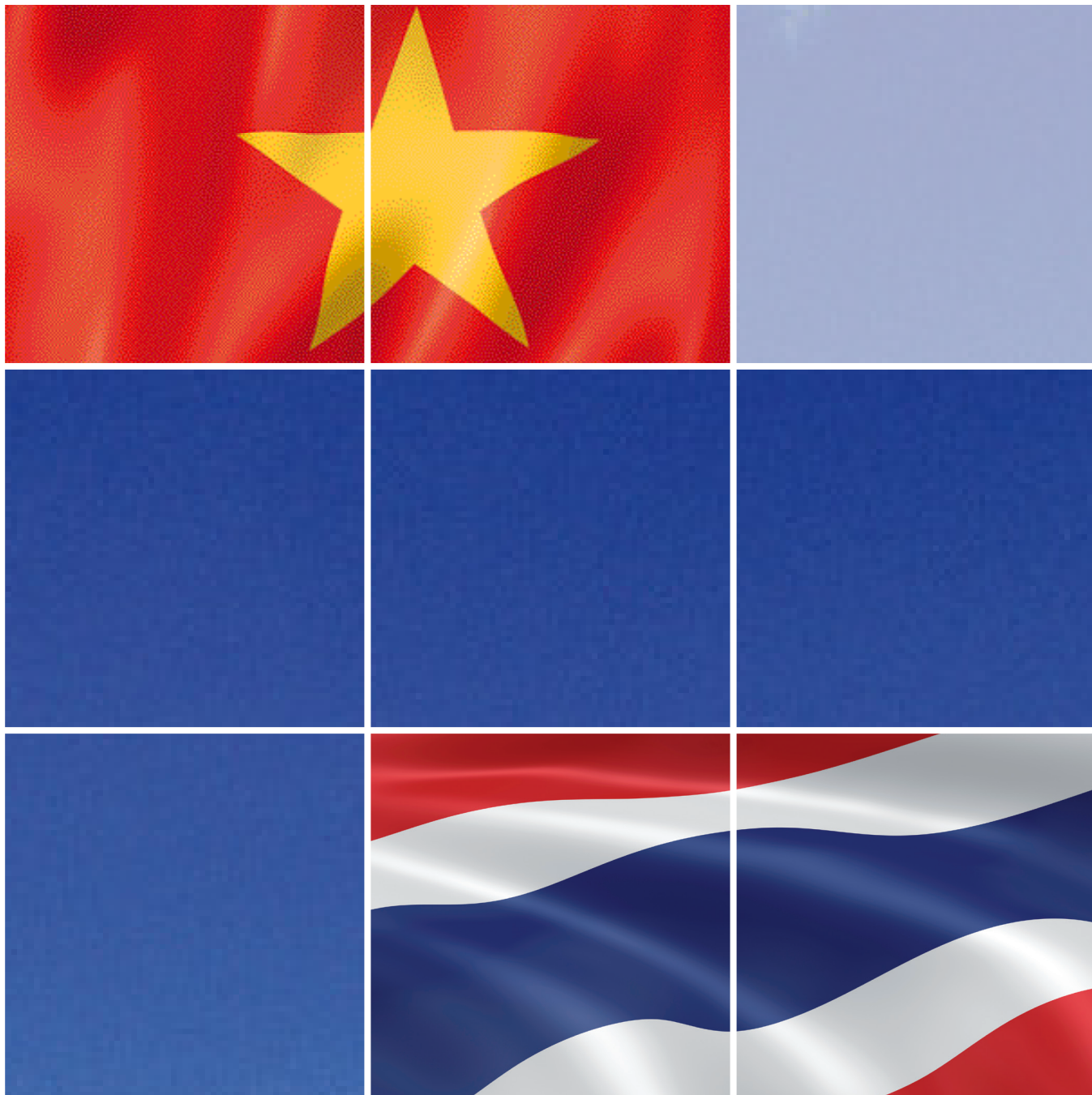


# Reise von Bundesminister Dr. Philipp Rösler und Delegation nach Vietnam und Thailand

17. bis 20. September 2012

Delegationsmagazin



GERMANY  
TRADE & INVEST



## **Vietnam**

- 5** Wirtschaftsdaten kompakt
- 7** Wirtschaftstrends und Branchenkonjunktur 2012
- 15** Dringlicher Infrastrukturausbau bietet Geschäftschancen

## **Thailand**

- 27** Wirtschaftsdaten kompakt
- 29** Wirtschaftstrends und Branchenkonjunktur 2012
- 37** Regierung sucht Know-how für Wassermanagement und Flutprävention



## Vietnam - Wirtschaftsdaten kompakt

Fläche	331.000 qkm
Einwohner	87,7 Mio., 260 Einw./qkm (2011)
Bevölkerungswachstum	1,04% (2011)
Mitgliedschaft in regionalen Wirtschaftszusammenschlüssen	ASEAN, APEC, ESCAP, Colombo-Plan, Greater Mekong Subregion (GMS)

### Allgemeine Wirtschaftslage

	2009	2010	2011	2012 *)
BIP (Mrd. US\$)	86,9	104,6	126	-
Reales BIP-Wachstum (%)	5,3	6,8	5,9	4,7
BIP je Einwohner (US\$)	1.064	1.160	1.352	-
Inflationsrate (%)	6,9	11,8	18,6	9,5
Haushaltssaldo (% des BIP)	-7,7	-5,9	-4,9	-
Arbeitslosigkeit (%)	4,6	4,5	3,6	-

\*) Prognose

### BIP-Entstehung (2011, %)

Verarbeitende Industrie, Bau 40,3; Dienstleistungen 37,7;  
Land- und Forstwirtschaft, Fischerei 22,0

### Außenhandel

Mrd. US\$	2009	%	2010	%	2011	%
Einfuhr	68,8	-14,7	84,0	22,1	105,8	26,0
Ausfuhr	56,5	-9,7	71,6	26,7	96,3	34,5
<b>Saldo</b>	<b>-12,3</b>		<b>-12,4</b>		<b>-9,5</b>	

**Hauptabnehmerländer** (2011, in % der Gesamtausfuhr) VR China 11,1; USA 10,9; Japan 10,8; Korea (Rep.) 4,7; Deutschland 3,4; Singapur 2,8; Malaysia 2,3

**Hauptlieferländer** (2011, in % der Gesamteinfuhr) VR China 23,6; Korea (Rep.) 13,2; Japan 10,4; Taiwan 8,6; Thailand 6,4; Singapur 6,4; USA 4,5; Malaysia 3,9; Deutschland 2,2

## Bilaterale Wirtschaftsbeziehungen

Handel mit Deutschland						
Mrd. Euro	2009	%	2010	%	2011	%
Deutsche Einfuhr	2,29	-4,7	2,95	28,8	3,97	35,3
Deutsche Ausfuhr	1,12	11,8	1,48	32,8	1,79	20,9
<b>Saldo</b>	<b>-1,17</b>		<b>-1,47</b>		<b>-2,18</b>	

Handel mit der EU						
Mrd. Euro	2009	%	2010	%	2011	%
EU Einfuhr	7,76	9,7	9,58	23,5	12,80	33,6
EU Ausfuhr	3,74	6,8	4,68	25,1	5,20	11,1
<b>Saldo</b>	<b>-4,02</b>		<b>-4,90</b>		<b>-7,60</b>	

**Direktinvestitionen** Deutschland in Vietnam: 396,7 Mio. US\$ (Bestand Ende 2010)

**Investitionsschutzabkommen** vom 3.4.1993; in Kraft seit 19.09.1998

**Doppelbesteuerungsabkommen** vom 16.11.1995; in Kraft seit 27.12.1996

## Wirtschaftstrends und Branchenkonjunktur 2012

Vietnam muss sein dynamisches Wachstumstempo etwas zurücknehmen. 2012 soll die Volkswirtschaft real „nur“ noch um 4,7%, 2013 immerhin wieder um 5,5% wachsen. Die rückläufige gesamtwirtschaftliche Nachfrage dämpft Inflation und strukturelle Defizite. Das Ziel, bis 2020 den Status eines Industrielandes zu erreichen, dürfte wahrscheinlich verfehlt werden. Die niedrigen Arbeitskosten bleiben der größte Standortvorteil. Lieferchancen bieten konjunkturstable Sektoren sowie Aufträge im Rahmen der Entwicklungszusammenarbeit.

## Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

### Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts

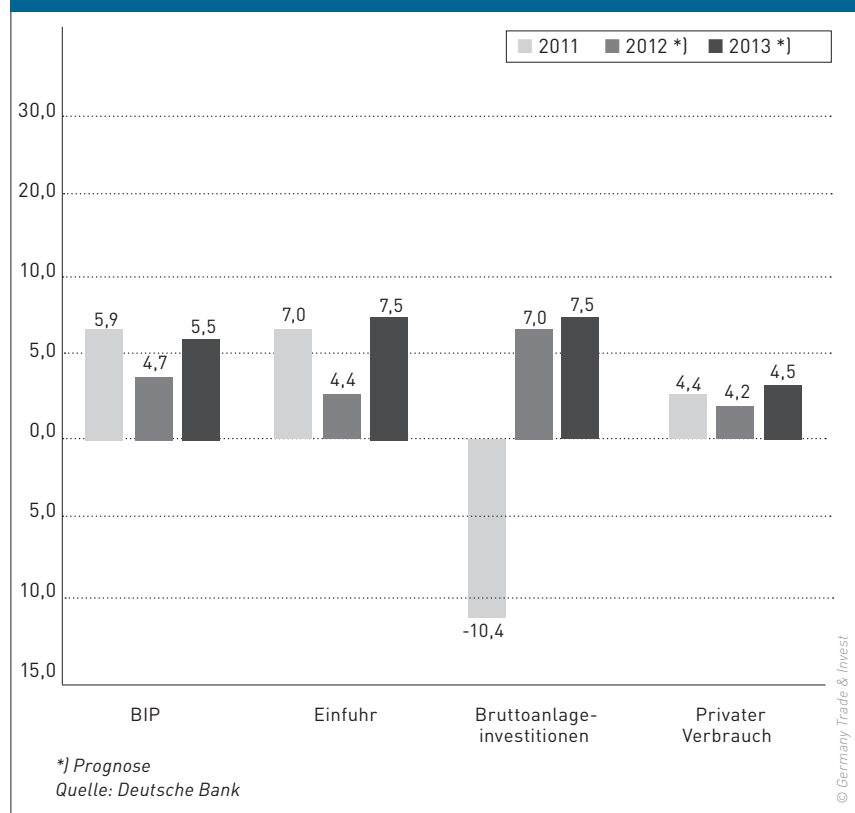
Vietnam verzeichnete 2011 ein Wirtschaftswachstum von achtbaren 5,9%, zugleich allerdings mit 18,6% die höchste Inflationsrate in Asien. Die Geldentwertung zwingt die Regierung, preisstabilisierende Maßnahmen zu ergreifen. Dazu gehören hohe Leitzinsen einschließlich einer staatlichen Limitierung der Kreditvergabe sowie die Reduktion von öffentlichen Ausgaben. Die Maßnahmen schränken auch die Investitionsmöglichkeiten der Unternehmen ein.

Für 2012 wird mit einer Teuerung von circa 9,5% gerechnet. Wegen der gesamtwirtschaftlichen Ungleichgewichte und der korrigierenden Maßnahmen prognostizieren

Konjunkturforscher der Deutschen Bank für das Gesamtjahr eine Zunahme des Bruttoinlandsprodukts (BIP) von 4,7% und für 2013 von 5,5%.

Die Wirtschaftsakteure bereiten den Unternehmen den Zugang zu Fremdkapital und die hohen Zinsen die größten Schwierigkeiten.

## Wirtschaftliche Entwicklung 2011 bis 2013 (reale Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %)



Die Inflation hat die Realeinkommen merklich gesenkt. Darunter leiden insbesondere die Arbeiter und Angestellten im Niedriglohnssektor. Über 800 Arbeitsniederlegungen wurden 2011 gezählt - hauptsächlich in ausländischen Betrieben. Wichtigstes Ziel bildet angesichts der wachsenden Lebensmittelpreise eine existenzsichernde Bezahlung. Nach Ansicht der Vietnam Asso-

Die Wirtschaftsakteure haben wenig Vertrauen in die heimische Währung Dong. Die Notenbank musste den festen Kurs gegenüber dem US-Dollar laut Economic Intelligence Unit seit Juni 2008 sechs Mal abwerten; der Dong hat seitdem 23% an Wert eingebüßt. Transaktionen rechnen Unternehmen vorzugsweise in US-Dollar ab. Nach Einschätzung der Asian Development

Bank (ADB) liegt die Dollarisierung der Wirtschaft bei etwa 20%. Der offiziell festgelegte Wechselkurs des Dong zum US-Dollar zeigt sich 2012 zumindest stabil. Die Graumarktwechselkurse liegen kaum über dem offiziellen Umtauschkurs.

Die Währungsreserven stiegen von Mitte bis Ende 2011 um 3,5 Mrd. auf 17 Mrd. US\$, schätzt die ADB. Dessen ungeachtet decken sie aber lediglich sieben Wochen des Jahresimportwertes. Als notwendige Sicherheit bei externen Schocks und Abwertungsdruck sollten mindestens Devisenreserven für zwölf Wochen vorliegen, meint die ADB.

Insgesamt überwindet die Volkswirtschaft ihre strukturellen Schwierigkeiten zu langsam. Vorrangig zu nennen sind Infrastrukturengpässe, ein ineffizientes Transportwesen, Stromausfälle, die knappe Verfügbarkeit von Fachpersonal, Korruption und Umweltzerstörung. Die Regierung hat mehrere Masterpläne vorgelegt, mit denen die Probleme gelöst werden sollen. Dazu zählen Investitionen in Kohle- und Atomkraftwerke, Privatisie-

rungen der Staatsbetriebe und Investitionen in das Bildungssystem. Eine stärkere Fokussierung auf Schlüsselbranchen wird ebenfalls anvisiert. Eine besondere Förderung sollen unter anderem die Petrochemie, Kfz-Industrie und Informationstechnik erhalten.

Trotz der Defizite zeigen die marktwirtschaftliche Öffnung seit Mitte der 1980er-Jahre und der Beitritt zur Welthandelsorganisation WTO 2007 Erfolge. Die BIP-Zuwächse zählten weltweit zu den höchsten. Ausländische Unternehmen, insbesondere aus Ostasien, strömen auf den Zukunftsmarkt. Die absolute Armut der Bevölkerung wurde laut Weltbank signifikant gesenkt.

Künftig kann ein nachhaltiger Entwicklungspfad mit produktivitätssteigernden Investitionen erreicht werden. Diesen Prozess begleiten Weltbank, ADB, japanische, US-amerikanische, deutsche und andere bilaterale Entwicklungsorganisationen mit ihren Beratungsleistungen und beträchtlichen Finanzhilfen. Die Geberländer sagten für 2012 insgesamt circa 7,4 Mrd. \$ an Mitteln im

Rahmen ihrer „Official Development Aid“ (ODA) zu.

## Investitionen

Investitionen machen etwa 40% der wirtschaftlichen Nachfrage aus und sollen 2012 nach Ansicht der Deutschen Bank real um 7,0% zulegen (nach -10,4% im Vorjahr). Viele Investoren haben angesichts der fragilen Wirtschaftslage eine abwartende Haltung eingenommen. Dies gilt insbesondere für Bauvorhaben. Der Staat speckt im Zuge der Inflationsbekämpfung seine Ausgaben ab. Sein Ziel ist es, das Budgetdefizit 2012 wie im Vorjahr unter 5% zu halten.

Eine Sonderposition nehmen die ausländischen Direktinvestitionen ein. Die Investoren wählen den Standort hauptsächlich wegen der vergleichsweise niedrigen Arbeitskosten. Etwa zwei Drittel der Arbeiter verdienen weniger als 145 \$ im Monat. Damit besteht ein großer Lohnkostenvorteil gegenüber der VR China.

Das Ministerium für Planung und Investitionen (MPI) genehmigte von 1988 bis Ende 2011 genau 13.664

Wirtschaftliche Eckdaten			
Indikator	2010	2011	Vergleichsdaten Deutschland 2011
BIP (nominal, Mrd. Euro)	76,8	93,1	2.571 Mrd. Euro
BIP pro Kopf (Euro)	884,0	1.062	31.437 Euro
Bevölkerung (Mio.)	86,9	87,9	81,8
Wechselkurs (1 Euro = Dong) *)	25.420	27.114	-

\*) Jahresdurchschnittskurs

Quelle: Deutsche Bank, Statistisches Bundesamt

ausländische Investitionsprojekte im Wert von 198 Mrd. \$. Erfahrungsgemäß realisieren die Investoren etwa 40% der zugesagten Projektvolumina. Die wichtigsten Herkunftsländer mit Anteilen von jeweils 12% am gesamten registrierten Auslandskapital sind Singapur, Korea (Rep.), Japan und Taiwan. Deutschland liegt etwas abgeschlagen auf Rang 24 mit 173

Investitionsvorhaben im Gesamtwert von 900 Mio. \$.

Im Jahr 2011 registrierte das MPI 14,7 Mrd. \$ an ausländischen Direktinvestitionszusagen. Das waren wertmäßig etwa 26% weniger als im Vorjahr. 2012 möchte das MPI Vorhaben im Wert von 15 Mrd. bis 16 Mrd. \$ im Ausland akquirieren.

Potenzielle Investoren und Unternehmen, die nach Vietnam exportieren wollen, sollten bei ihrer Entscheidung über den Markteintritt das Stärken-Schwächen-Profil des Standorts und die damit verbundenen Chancen und Risiken (SWOT-Analyse) berücksichtigen:

Ausgewählte Großprojekte			
Projektbezeichnung	Investitionssumme (in Mio. US\$)	Projektstand	Anmerkung
Reifenfabrik in Haiphong	575	Lizenz Februar 2012 erteilt, Baubeginn Mai 2012	Kapazität: 24.700 Reifen/Tag; Fertigstellung: 2014; Investor: Bridgestone (Japan)
Fensterfabrik in Dong Nai	441	Lizenz erteilt; Baubeginn: 2012	Fertigstellung: 2014; Investor: Lixil (Japan)
Ben Thanh Towers Skyscrapercity in Ho-Chi-Minh-City	400	Baugenehmigung: 2011, Baubeginn: 2012	Zwei Hochhäuser mit gemischter Nutzung; Investor: Bitexco
Handyproduktion in Bac Ninh	280	Baubeginn: 2011, Fertigstellung erste Phase; 2012	Montage von Mobiltelefonen; Investor: Nokia Indochina
Van Don International Airport in Quang Ninh	190	Bauplan genehmigt, Verhandlung mit Investoren, Fertigstellung für 2020 geplant	Kapazität: 2 Mio. Passagiere

Quellen: Recherche von *Germany Trade & Invest*; Pressemeldungen

## SWOT-Analyse Vietnam

S trengths (Stärken)	W eaknesses (Schwächen)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Stabile Regierung, die marktwirtschaftliche Elemente installiert hat</li> <li>■ Schwellenland mit großen Wachstumspotenzialen</li> <li>■ Im Mittel mit 29 Jahren junge, wachsende, konsumfreudige Bevölkerung</li> <li>■ Niedrige Lohnkosten</li> <li>■ Reiche Rohstoffvorkommen und Überschüsse in der Agrarproduktion</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Wechselhafte Wirtschaftspolitik, widersprüchliche Gesetze, Bürokratie, keine unabhängige Judikative</li> <li>■ Lücken in der Infrastruktur (Transport, Strom, Ver- und Entsorgung)</li> <li>■ Defizite bei Bildung und Ausbildung, geringe Arbeitsproduktivität</li> <li>■ Fachkräfte kaum verfügbar und teuer</li> <li>■ Unterentwickelte Zulieferindustrie</li> </ul>
O pportunities (Chancen)	T hreats (Risiken)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausländische Direktinvestitionen. Weitere Engagements aus Japan und Korea (Rep.)</li> <li>■ Steigende Einkommen, Modernisierung des Einzelhandels</li> <li>■ Gute Auftragschancen bei Projekten der öffentliche Entwicklungszusammenarbeit</li> <li>■ Abbau von Marktzugangsbarrieren, Zunahme von Privateigentum</li> <li>■ Stark wachsender Außenhandel</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Internationale Wettbewerbsfähigkeit leidet unter Reformstau und Korruption</li> <li>■ Inflation, geringe Devisenbestände</li> <li>■ Zahlungsausfälle, Abwertungsrisiken</li> <li>■ Langfristiger Rückzug der Geberländer</li> <li>■ Marktbeherrschende, ineffiziente Staatsunternehmen</li> <li>■ Chronische Leistungsbilanzdefizite stören das ökonomische Gleichgewicht</li> </ul>

© Germany Trade & Invest

## Konsum

Der private Konsum wuchs 2011 real um 4,4% und damit langsamer als in den Vorjahren. Das Statistikkamt verzeichnete 2011 einen Einzelhandelsumsatz von umgerechnet 70 Mrd. Euro, nominal +24% gegenüber dem des Vorjahres. Preisbereinigt betrug das Plus nur noch 4,7%.

Im Durchschnitt gab die Bevölkerung nach zuletzt verfügbaren Angaben 2010 circa 47 Euro im Monat für den Konsum aus. Davon entfiel die Hälfte auf Lebensmittel; zugleich nimmt die Nachfrage nach anderen Verbrauchsgütern überdurchschnittlich zu. Auch der Nachholbedarf bei Gebrauchsgütern ist immens. Gemäß einer Erhebung aus dem Jahr 2010 verfügten von 100 Haushalten nur 1,3 über einen Pkw, aber jeder Haushalt über ein Motorrad. Erst in 17 von 100 Haushalten steht ein Computer und in 18 eine Waschmaschine.

Die Konsumenten schieben 2012 allerdings große Anschaffungen vor sich her. Die Marktforschungsfirma Nielsen meldete in ihrer letzten Verbraucherumfrage im 1. Quartal 2012, dass 75% der Befragten keinen guten Zeitpunkt für neue Anschaffungen in den nächsten zwölf Monaten sehen.

Der meist noch unorganisierte Einzelhandel bleibt für ausländische Engagements dennoch interessant. Beispielsweise erhielt die Aeon Corporation im Oktober 2011 die Marktzulassung. In der Folge errichten die Japaner für 100 Mio. \$ ein Einkaufszentrum in Ho-Chi-Minh-Stadt. Darüber hinaus will Aeon ab 2013 ein landesweites Netz an Supermärkten und Fachgeschäften aufbauen.

## Außenhandel

Die Importe an Vorprodukten, Maschinen, Konsumgütern, Erdölprodukten und Gold übertreffen die Ausfuhren an Bekleidung und

Agrarprodukten deutlich. Das chronische Außenhandelsdefizit fiel 2011 mit 9,8 Mrd. \$ zumindest geringer als in den Vorjahren aus und soll 2012 weiter sinken. Der negative Saldo trifft eine Volkswirtschaft, in der ausländische Betriebe die Hälfte des Außenhandels bestreiten.

Im Chinageschäft fährt Vietnam das größte Defizit ein (2011: 13,5 Mrd. \$). Der nördliche Nachbar war mit Lieferungen von 24,6 Mrd. \$ der größte Importpartner (Anteil an den Gesamteinfuhren 23%). Es folgten Korea (Rep.) mit 12,3%, Japan (9,7%), Taiwan (8,0%) und Thailand (6,0%). Die wichtigsten nichtasiatischen Bezugsländer sind die USA (Platz 7, Anteil an den Gesamtausfuhren: 4,2%) sowie Deutschland auf Rang 11 mit 2,1%.

Deutschland ist innerhalb der EU der größte Handelspartner. Das Statistische Bundesamt registrierte 2011 deutsche Ausfuhren von 1,79 Mrd. Euro (+21% gegenüber dem

Außenhandel (in Mrd. \$)			
	2010	2011	2012 *)
Importe	84,8	106,7	119,9
Exporte	72,2	96,9	113,0
Handelsbilanzsaldo	-12,6	-9,8	-6,9

\*) Prognose

Quellen: Statistikkamt, HSBC Bank

Vorjahr). Über 30% der deutschen Exporte sind Maschinen und Anlagen, darunter insbesondere für die Hersteller von Getränken und Nahrungsmitteln. Den zweitgrößten Posten stellen chemische Erzeugnisse. Die Bezüge aus Vietnam beliefen sich 2011 auf 3,98 Mrd. Euro - ein Zuwachs von 35%. Hauptimportwaren sind Elektronikherzeugnisse, Textilien, Bekleidung, Schuhe, Fischerzeugnisse und Kaffee.

schinen ganz überwiegend importieren. Die Einfuhren legten 2011 um 12% auf 15,2 Mrd. \$ zu. Ein Gutteil der Nachfrage stammt aus der Exportwirtschaft (Textil-, Schuhbranche, Nahrungsmittel- und Verpackungsindustrie). Hier wird 2012 eine leichte Eintrübung der Konjunktur erwartet. Die Kunden des Maschinenbaus gelangen angesichts von Kredit- und Devisenrestriktionen schwerer an die er-

erreichte 2011 rund 150.000 Kfz und geht 2012 stark zurück. Wegen der hohen und sprunghaften staatlichen Abgaben auf Kfz schlingert die unmittelbare Nachfrage hin und her. Fahrzeuge werden ausschließlich importiert, entweder als Komplettfahrzeuge oder Bausätze, die Firmen vor Ort zusammenmontieren. Der Anteil der lokalen Komponenten ist gering. Erste internationale Kfz-Zulieferer wie Bosch

Einfuhren nach Warengruppen Auswahl (in Mio. \$; Veränderung im Vergleich zum Vorjahr in %)			
Warengruppe	2010	2011	Veränderung
Nahrungsmittel	2.791	3.949	41,5
Chemische Erzeugnisse	12.582	15.652	24,4
.Düngemittel	1.218	1.778	46,0
.Arzneimittel	1.243	1.483	19,3
.Kunststoffe und Waren daraus	5.212	6.482	24,4
Eisen/Stahl	6.155	6.434	4,5
Maschinen und Ausrüstungen	13.691	15.342	12,1
Kraftfahrzeuge	979	1.029	5,1

Quelle: General Statistics Office

## Branchenkonjunktur

Die Wertschöpfung im verarbeitenden Gewerbe legte 2011 real um 8,3% im Vergleich zum Vorjahr zu. Das Wachstum schwächte sich im 1. Quartal 2012 auf 3,0% gegenüber dem entsprechenden Zeitraum 2011 ab. Angesichts der ungewissen makroökonomischen Lage im In- und Ausland blickt die Industrie abwartend in das laufende Geschäftsjahr.

### Maschinen- und Anlagenbau

Vietnam verfügt über eine schwache Zulieferindustrie und muss Ma-

forderlichen Zahlungsmittel. Die Aufträge aus dem staatlichen und halbstaatlichen Bereich dürften im Zuge der angekündigten Sparmaßnahmen zurückgehen. Die angekündigten Megainvestitionen in neue Anlagen der Petrochemie, Schwerindustrie oder in Kraftwerke stehen auf dem Prüfstand. Die meisten Maschinen kommen aus China. Deutschland ist bei Nahrungsmittel- und Verpackungsmaschinen gut vertreten.

### Kfz-Industrie

Vietnams Fahrzeugmarkt kommt langsam voran. Das Absatzvolumen

haben sich angesiedelt und produzieren hauptsächlich für den Export. Für eine langfristige Expansion des Marktes spricht der hohe Nachholbedarf; der Bestand beträgt gerade 1,7 Mio. Kfz.

### Chemie

Mittelfristig rechnet die Chemiebranche in Vietnam mit zweistelligen Zuwachsraten. Bislang muss das Schwellenland nahezu alle chemischen Rohstoffe und viele Endprodukte einführen (2011 für 14,6 Mrd. \$, +30% gegenüber 2010). Die Regierung räumt der Entwicklung des Sektors daher

eine hohe Priorität ein. Die erste Raffinerie des Landes nahm 2009 den Betrieb auf, weitere petrochemische Großprojekte sind geplant. Lokal werden unter anderem Düngemittel und einfache Kunststoffwaren erzeugt. Hochwertige Erzeugnisse aus dem Ausland bleiben in exportorientierten Branchen gefragt. Auch die Verbraucher leisten sich zunehmend freiverkäufliche Pharmazeutika, Kosmetika, Wasch- und Reinigungsmittel. Die deutsche Chemieindustrie trifft auf einen expandierenden Absatzmarkt.

### **Bauwirtschaft**

Im Jahr 2011 schrumpfte der Bau-sektor um 1%. 2012 sind die Aus-sichten verhalten. Die Kredite für den Immobiliensektor wurden li-mitiert. Dort liegen zudem einige

nach Wirtschaftsbauten und Woh-nungen wieder beflügeln. Deutschen Unternehmen bietet der drängende Ausbau der Infrastruktur derzeit die meisten Chancen, insbesondere wenn Entwicklungsorganisationen die Aufträge vergeben.

### **Elektrotechnik/Elektronik**

Der Zuzug von Elektrotechnik- und Elektronikfirmen, die Vietnam als günstigen Montagestandort nutzen, setzt sich fort. 2011 kündigten Samsung (Staubsauger, Mobilfunk-geräte), Kyocera (Laserdrucker), Panasonic (Leiterplatten, Kühl-schränke, Waschmaschinen) und der Apple-Zulieferer Wintek (Touch-Screens) Investitionen an. Über 100 Unternehmen stellen vor Ort bereits elektronische Produkte her, da-runter mindestens ein Viertel mit ausländischer Kapitalbeteiligung.

haltsgeräten von 13% jährlich. Die GfK berichtet 2011 allerdings nur von 5% nominalem Wachstum bei Käufen von technischen Konsum-gütern.

### **Informations- und Kommunika-tionstechnik (IKT)**

Fachleute sagen kräftige Wachs-tumsraten im IKT-Sektor voraus. Nach Informationen des Ministry of Information and Communications erzielte dieser 2011 einen Um-satz von umgerechnet 8,5 Mrd. \$, ein Plus von 25% gegenüber dem Vorjahr. Es besteht ein immenser Nachholbedarf. Das Ministerium zählte 2011 ungefähr 30 Mio. Mo-bilfunknutzer (meist mit mehreren Verträgen). Nur 13% der Bevölke-rung verfügen über einen PC; erst 31 Mio. Vietnamesen nutzen das In-ternet. Das Ministerium für Planung und Investitionen wirbt im Ausland erfolgreich um Investitionen in den IT-Sektor und das Outsourcing von IT-Services. Bisher wurden 713 Pro-jekte im Wert von 5,7 Mrd. \$ re-gistriert. Etwa 25 neue IT-Gewer-beparks sollen entstehen. Auch der Bau von Breitbandverbindungen wird unter der Initiative „Vietnam National Broadband Network“ vo-rangetrieben. Der Aufbau von 4G-Mobilfunknetzen wurde allerdings auf 2018 verschoben.

### **Umwelttechnik**

Landesweit ist der Bedarf an Um-welttechnologien sehr hoch. Al-lerdings fehlt es vielfach an den nötigen Mitteln und am Willen, den Bedarf in konkrete Projekte umzu-wandeln. Der Einsatz deutscher Technologien und Ingenieurleistun-gen beschränkt sich meist auf Vorhaben der Entwicklungszusam-menarbeit. Gesetze regeln viele Bereiche wie Abwasserbehandlung,



Überangebote vor. Auch die Her-steller von Baustoffen wie Zement und Stahl haben Überkapazitäten geschaffen und sitzen auf hohen Lagerbeständen. Mittelfristig werden das Wirtschaftswachstum und die Urbanisierung die Nachfrage

Sie fertigten 2011 über 2,7 Mio. Fernseher, circa 1,2 Mio. Kühl-schränke und 653.000 Waschma-schinen. Auch der lokale Markt wird sich entwickeln. Euromonitor prognostiziert bis 2015 ein Mengen-wachstum beim Absatz von Haus-

Müllentsorgung und Energieeffizienz vorbildlich. Zuständige Behörden setzen die Bestimmungen in der Praxis aber zu wenig um. Schärfere Kontrollen und höhere Preise für Energie und Wasser würden einen größeren Handlungsdruck bei Bürgern und Betrieben ausüben.

### Medizintechnik

Der Markt für Medizintechnik zeigt zweistellige Zuwächse ausgehend von einem niedrigen Niveau. Die Marktforscher von Espicom schätzen den Absatz 2011 auf knapp 600 Mio. US\$ und prognostizieren bis 2016 ein Volumen von 1,2 Mrd. US\$. Private Gesundheitseinrichtungen gewinnen als Abnehmer allmählich an Gewicht, während der Staat derzeit unter knappen Kassen leidet. Mittelfristig werden die Investitionen in Medizintechnik anziehen. Importe bedienen rund 90% der Nachfrage. Daran wird sich auch künftig wenig ändern.

### Energiesektor

Die Energienachfrage steigt rasant. Seit Jahren haben die Versorger Probleme, den Bedarf zu decken. Der Strom fällt in Trockenzeiten häufig aus, denn die unstete Wasserkraft macht knapp 40% der installierten Kapazitäten aus. Die Regierung zielt bis 2020 auf die Errichtung von 95 Kraftwerken, darunter mit Kohle befeuerte und Atomkraftwerke. Der Anteil erneuerbarer Energieträger soll gemäß dem aktuellen Masterplan bis 2020 von unter 3 auf 5% steigen. Mehrere Pilotprojekte sind geplant. Turbinen, Generatoren und Steuerungen müssen eingeführt werden.



Auch die energieintensiven Branchen Stahl-, Papier- und Baustoffindustrie benötigen eigentlich energieeffizientere Anlagen.

### Textilien und Bekleidung

Die Textil-, Bekleidungs- und Schuhbranche trug 2011 etwa 13% zur gesamten Industrieproduktion bei. 2011 fertigten die Betriebe 1,2 Mrd. qm an Textilgeweben, 1,8 Mrd. Bekleidungsstücke für Erwachsene und 350 Mio. Paar Sportschuhe. Der Sektor strebt 2012 wie im Vorjahr Ausfuhren im Wert von über 14 Mrd. \$ an (2011: +33%). Wichtigste Kunden sind die USA, Europa und Japan. Ein Nachlassen der Konsumausgaben in diesen Märkten schlägt unmittelbar auf die heimische Industrie durch, daher sollen Verkäufe nach Korea (Rep.), Indien und Russland verstärkt werden. Laut Branchenverband Vitas gehören etwa 3.700 Unternehmen zum Sektor, davon 35% mit ausländischer

Kapitalbeteiligung. Weitere dürften bei steigenden Lohnkosten aus dem Nachbarland China hinzukommen.

### Nahrungsmittelverarbeitung

Die landwirtschaftlichen Betriebe und Fischer erzielen immense Überschüsse. Die Ausfuhren können sich sehen lassen. Vietnam ist der weltweit größte Exporteur von schwarzem Pfeffer und Cashew-Kernen, bei Reis und Kaffee liegt das Land an zweiter Stelle. Die Nahrungsmittel verarbeitende Industrie trägt etwa 20% zur gesamten Industrieproduktion bei, die Getränkeproduktion ungefähr 3%. Dabei lassen Verarbeitungsqualität und -mengen Steigerungen zu. Zusätzliche Investitionen in Maschinen und Anlagen verbessern schrittweise die Erzeugnisse. Deutsche Maschinen leisten hierzu bereits einen wichtigen Beitrag.

## Dringlicher Infrastrukturausbau bietet Geschäftschancen

### Interesse an deutscher Technik in mehreren Sektoren - Finanzierung bereitet Probleme

*In Vietnam besteht ein hoher Bedarf an Infrastrukturinvestitionen. Laut einem Masterplan sollen bis 2020 rund 25 Mrd. US\$ allein in die Hafeninfrastruktur investiert werden. Vietnam Railways hat Interesse und großen Bedarf an deutschen Lieferungen von Eisenbahntechnik. Auch in der Wasserwirtschaft bieten sich Geschäftschancen für deutsche Firmen. Die Finanzierung stellt das Land jedoch vor Probleme. Viele geplante Vorhaben verzögern sich erheblich oder können erst gar nicht in Angriff genommen werden.*

Der vietnamesische Staat senkte 2011 seine Investitionen in Infrastrukturprojekte, um das Budgetdefizit zu reduzieren. Auch 2012 werden die öffentlichen Bauinvestitionen kaum zulegen. Dessen ungeachtet plant die Politik ein langfristiges, massives Infrastrukturprogramm. Nach Entwürfen des Ministeriums für Planung und Investitionen werden bis 2020 Infrastrukturinvestitionen in Höhe von 5.550 Billionen Dong (D; umgerechnet circa 260 Mrd. US\$) benötigt. Hierbei handelt es sich um eine Summe aus Masterplänen, die für Einzelsektoren erstellt wurden.

Benötigte Investitionen in Infrastruktur (in Billionen Dong)		
Infrastrukturbereiche	2011 bis 2015	2016 bis 2020
Verkehrsinfrastruktur	1.050	1.950
Stromversorgung	427	503
Bewässerungssysteme	80	150
Wasserversorgung	30	100
Abwasser	30	100
Technische Infrastruktur Bildungssektor	30	110
Technische Infrastruktur im Gesundheitswesen	30	90
Stadtentwicklung und ländliche Räume	220	200
Informations- und Kommunikationstechnik	100	350
<b>Insgesamt</b>	<b>1.997</b>	<b>3.553</b>

Quelle: Ministry of Planning and Investment

Die Einzelposten lassen die Schwerpunkte der Planer erkennen. Der Wunsch nach 26 Mrd. US\$ an Infrastrukturinvestitionen jährlich ist aber unrealistisch. Nach Berechnung von Business Monitor International erzielte die Bauindustrie 2010 mit der Erstellung von Infrastrukturbauten eine Wertschöpfung von 3,3 Mrd. \$; dieser Wert soll bis 2020 auf 11,3 Mrd. \$ zulegen. Die meisten anvisierten staatlichen Projekte dürften sich bei diesem Tempo weit nach hinten verschieben.

Planung, Bewertung, Auswahl und Durchführung von Infrastrukturprojekten obliegt den 58 Flächenprovinzen sowie den fünf unabhängigen Stadtverwaltungen von Hanoi,

Ho-Chi-Minh-City (HCMC), Danang, Can Tho und Haiphong. Angesichts der benötigten Investitionssummen ist klar, dass die öffentlichen Haushalte selbst bei größerer Verschuldung nicht die Finanzierungen schultern können. Das Land baut auf Mittelzuflüsse aus der Entwicklungszusammenarbeit (ODA). Für 2012 sagten Geber 7,4 Mrd. \$ zu, im Vorjahr waren es 7,9 Mrd. \$ gewesen.

Vietnam gehört seit 2010 in die Gruppe der Länder mit mittleren Einkommen (BIP über 1.000 \$ pro Kopf), daher werden die Geber bei Projektverhandlungen künftig weniger günstige Vorzugskonditionen anbieten können. Die größten Mittel

für 2012 sagten die Weltbank (2,1 Mrd. \$), Japan (1,9 Mrd.) und die ADB (1,4 Mrd.) zu. Die EU will etwa 1 Mrd. \$ geben. Wichtige Felder der wirtschaftlichen Zusammenarbeit sind Transport, Kommunikation, soziale Infrastruktur, Energieversorgung und die ländliche Entwicklung.

Die Geberorganisationen schreiben das Ausschreibungsverfahren vor, und deutsche Unternehmen können bei diesen international üblichen Wettbewerbsbedingungen eher zum Zuge kommen als bei lokal zu vergebenden Projekten. Ausschreibungsanzeigen aus Vietnam und anderen Ländern werden unter [www.gtai.de](http://www.gtai.de) veröffentlicht.

Japan ist die bedeutendste bilaterale Gebernation. Die Japan International Cooperation Agency finanziert einige Schlüsselprojekte im Infrastrukturbereich (Übersicht unter [www.jica.go.jp/vietnam/english/activities/index.html](http://www.jica.go.jp/vietnam/english/activities/index.html)). Nippon unterstützt mit ODA-Krediten unter anderem den zweiten Terminal am Hanoi Noi Bai International Airport, eine Brücke in Can Tho, die Verbindungsstraße zwischen der Nhat-Tan-Brücke über den Roten Fluss zum Noi Bai Airport, die Infrastruktur des Hoa Lac High-Tech-Parks und die Renovierung von Brücken zwischen Can Tho und der Provinz Ca Mau im Mekong-Delta. Darüber hinaus gibt Japan Geld für den Lach-Huyen-Tiefseehafen bei Hai-phong, für Autobahnabschnitte der Nord-Süd-Achse sowie für ein Wasserwerk mit Kläranlage in Dong Nai. Ferner interessiert sich Tokio für die Co-Finanzierung von Metro-Linien der Hanoi Stadtbahn.

### Häfen

Vietnams Hafeninfrastruktur belegt nach Messung des World Economic Forum nur Rang 111 von 142 untersuchten Ländern. Die meisten Häfen verfügen über keine modernen Beladungsvorrichtungen und sind unzureichend mit dem Hinterland verbunden. Fachleute raten, sich bei der Modernisierung und bei

rechnungen der Vietnam Maritime Administration (Vinamarine) 2011 rund 286 Mio. t Seefracht umgeschlagen (+10% gegenüber dem Vorjahr). Ein 2009 verabschiedeter „Masterplan on Development of Vietnam Seaport System“ prognostiziert ungefähr eine Verdoppelung des Volumens im Fünfjahresrhythmus auf 500 Mio. bis 600 Mio. t bis



Neubauten auf wenige Hafenstandorte zu konzentrieren. Diese sollten insbesondere den internationalen Transportbedarf der Industriezonen rund um HCMC und Hanoi bedienen können und mit modernen Ausrüstungen versehen werden. In der Tat hat die 3.260 km lange Küstenlinie die jeweiligen Provinzregierungen dazu verleitet, zu viele Hafenprojekte anzuschieben.

Die Vietnam Seaports Association (VPA) zählt landesweit 166 Häfen auf, davon gehören 56 dem Verband an. In den Häfen wurden nach Be-

2015 und auf 900 bis 1.000 Mio. t bis 2020. Auf die Region um HCMC entfällt das größte Umschlagvolumen. Die Häfen der Wirtschaftsregion um Hanoi holen aber auf, so Logistikexperten.

Ein Masterplan für den Sektor visiert bis 2020 Investitionen in die Hafeninfrastruktur von umgerechnet 20 Mrd. bis 25 Mrd. \$ an. Vinamarine hofft, dass die öffentliche Hand nur 12 bis 15% der Mittel ausgeben muss und Unternehmen oder Entwicklungsgelder den Rest beisteuern.

Neben der Modernisierung der bestehenden Hafeninfrastruktur ist die Verbesserung der Verkehrsverbindungen dringend nötig. Die VPA kritisiert, dass die Eisenbahnanschlüsse seit Jahrzehnten nicht verbessert worden seien. Auch die oft unzureichenden Straßen und die mangelhafte Tragfähigkeit von Brücken behinderten die Nutzung der Häfen in HCMC, in Danang sowie in der Region Thi Vai-Cai Mep. Zudem beschränken geringe Zugangstiefen die Schifffahrt. Laut VPA führen die Hafenverwaltungen nicht regelmäßig Baggerarbeiten zum Erhalt der Fahrtiefen durch.

In der Südprovinz Ba Ria-Vung Tau entstehen derweil gleich mehrere Umschlag- und Logistikzentren. In den Flussdeltas bei HCMC sind zehn Erweiterungen und Neubauten von Häfen geplant. Damit sollen die Frachtumschlagkapazitäten in dem Gebiet von 15,7 Mio. auf 28 Mio. t im Jahr 2020 angehoben werden. In der Region 50 km südöstlich von HCMC nahm im März 2011 der 48 ha große Vorzeigehafen Cai Mep International Terminal den Betrieb auf. Er verfügt über eine Zufahrtstiefe von 14 m und Kaikräne, die erstmals Schiffe der Größe „Super-Post Panamax“ abfertigen können. Insgesamt werden im Mündungsdelta des Saigon River fünf Containerhäfen in unmittelbarer Nachbarschaft errichtet. Der Frachtverkehr der Innenstadthäfen von HCMC soll langfristig auf sie verlagert werden.

Als zentraler Hafen für Nordvietnam wird im Roten-Fluss-Delta Lach Huyen bei Haiphong entwickelt. Hier baut ein vietnamesisch-japanisches Gemeinschaftsunternehmen zunächst zwei neue Containerterminals, Zufahrtsstraßen und Brücken.

Dem Joint Venture gehören die Vietnam National Shipping Lines und die japanischen Partner Itochu, NYK und Mitsui an. Die Gelder für das rund 320 Mio. \$ teure PPP-Projekt streckt die Japan Bank for International Cooperation auf ODA-Basis vor. Der Baubeginn ist noch für 2012 vorgesehen, die Inbetriebnahme für 2015.

Das dritte als strategisch eingestufte Hafenprojekt, der internationale Transithafen Van Phong in Zentralvietnam, besteht nach einigen vorbereitenden Bauarbeiten im Jahr 2009 nur noch auf dem Papier. Auftragnehmer war die SK Engineering aus Korea (Rep.). Seit Mai 2011 liegt das Vorhaben des Staatskonzerns Vinalines wegen finanzieller Engpässe offiziell „auf Eis“. Ausländische Unternehmen dürfen in Vietnam 100% einer Hafenbetriebsgesellschaft besitzen.

Experten erwarten, dass internationale Reedereien ihre Engagements beim Ausbau der Häfen verstärken und bei größerer Transportnachfrage langfristig eine größere Zahl an Direktverbindungen nach Europa und den USA anbieten werden. Größte internationale Reedereien im Vietnamgeschäft sind Maersk Line (Dänemark), Hanjin und Hyundai (beide Korea, Rep.), CMA CGM (Frankreich), OOCL (Hongkong), APL (Singapur), Evergreen (Taiwan), Nippon Yusen Kaisha (Japan), MSC (Schweiz) und Hapag-Lloyd (Deutschland).

Vinalines ist die größte nationale Reederei und der bedeutendste Hafenbetreiber. Für Vinalines fahren 130 Schiffe mit einer Gesamtkapazität von 3,1 Mio. dwt. Der Konzern meldete 2011 einen Umsatz von

1,2 Mrd. \$. Die Häfen von Vinalines fertigten 64 Mio. t Fracht ab (+10% gegenüber 2010). Die Geschäftsführung kündigte im Februar 2012 Investitionen in ihre Häfen Cai Cui in der Stadt Can Tho, in den Saigon-SSA Hafenterminal, den Son Tra Hafen in der Stadt Danang, den Dinh Vu Terminal im Norden Haiphongs sowie die erste Ausbauhase des Saigon-Hiep Phuoc Hafens außerhalb von HCMC an.

### Flughäfen

Vietnam verfügt über 22 Zivilflughäfen. Die größten sind die internationalen Airports von Hanoi und HCMC. Bis 2020 soll die Zahl der Zivilflughäfen auf 26 steigen, darunter zwölf internationale Destinationen. Umgerechnet über 2 Mrd. Euro werden nach Plänen der Aufsichtsbehörde Civil Aviation Administration of Vietnam in den Ausbau der Flughäfen fließen. Für deutsche Firmen bieten die Erweiterungen und Modernisierungen einige interessante Zulieferchancen, angefangen bei Signal- und Leittechnik bis zu Feuerwehrausrüstungen und Förderbändern.



Als nationale Betreibergesellschaft gründete das Verkehrsministerium die Airports Corporation of Vietnam (ACV), die für den Betrieb und die Infrastruktur aller Flughäfen sowie die Beschaffung von Ausrüstungen zuständig ist. Als vorrangige Aufgaben schrieb das Ministerium ins „Lastenheft“ der ACV den Ausbau des Noi-Bai-Flughafens von Hanoi (mehr als 500 Mio. Euro), wobei der Bau des zweiten Terminals (rund 250 Mio. Euro) zu großen Teilen aus japanischen ODA-Mitteln finanziert wird, sowie Weiterführung des Projektes auf der Ferieninsel Phu Quoc (ungefähr 300 Mio. Euro) und des Urlauberflughafens Cam Ranh bei Nha Trang für circa 130 Mio. Euro.

Noch nicht aufgegeben sind die „seit Jahren aktuellen“ Planungen für den neuen 40 km von HCMC entfernten Großflughafen Long Thanh International Airport in der Provinz Dong Nai. Dessen Kapazität wurde inzwischen von 100 Mio. auf 25 Mio. Passagiere geschrumpft, wodurch sich der Investitionsbedarf von 8 Mrd. auf 6,7 Mrd. \$ verringerte. Trotz der niedrigeren Summe bleibt unklar, woher die erforderlichen Gelder kommen sollen, zumal das Projekt gegen den Innenstadtairport Tan Son Nhat, der ebenfalls ausgebaut wird, konkurrieren müsste.

Eine Reihe internationaler Investoren zeigte Interesse an Flughafenprojekten. Konkret wurde jedoch

noch kein Vorhaben, weil die ökonomische Basis nicht überzeugte. So genehmigte der Premierminister 2009 die Gründung eines Joint Ventures aus in- und ausländischen Investoren zur Aufwertung des zentralvietnamesischen Phu Bai Airports bei Hue, Provinz Thua Thien. Changi Airports International aus Singapur erstellt 2012 noch eine Machbarkeitsstudie für das Projekt. Die lokale Joinus Company und die Korea Airports Corporation schlugen 2010 vor, einen 400 ha großen Flughafen in Van Don, Provinz Quang Ninh zu bauen. Der Airport in der Nähe der weltbekannten Ha Long Bucht soll als BOT-Modell umgesetzt werden.

### Geplanter Flughafenbau bis 2020

Flughafen/Provinz	Passagieraufkommen 2010 (in Mio.)	Passagieraufkommen 2011 (in Mio.)	Geplante Kapazität 2020 (in Mio.)	Frachtumschlag 2010 (in t)	Frachtumschlag 2011 (in t)	Geplante Kapazität 2020 (in Mio. t)
Noi Bai/Hanoi	9,54	10,60	25	216.470	241.769	2
Tan Son Nhat/HCMC	15,11	16,73	25	343.888	337.310	2,5 bis 3
Danang/Quang Nam	2,50	2,82	4	12.309	14.281	0,08
Phu Bai/Thua Thien-Hue	0,74	0,78	5	1.048	1.833	0,1
Phu Quoc/Phu Quoc	0,41	0,56	2,7	714	648	0,01
Haiphong/Haiphong	0,49	0,63	2	6.600	4.936	0,2
Chu Lai/Quang Nam	0,03	0,06	2,3	9	17	1,5
Can Tho/Can Tho	0,21	0,21	1	1.187	1.160	0,1
Cam Ranh/Khanh Hoa	0,83	1,00	5,5	3.346	3.636	0,1
Dong Hoi/Quang Binh	0,05	0,07	0,2	30	124	0,0002
<b>Gesamt</b>	<b>29,91</b>	<b>33,46</b>	<b>72,7</b>	<b>585.601</b>	<b>605.714</b>	<b>6,6 bis 7,1</b>

Quelle: Civil Aviation Administration of Vietnam (CAAV)

## Straßen

Im Jahr 2011 flossen etwa 2 Mrd. \$ in den Straßenbau, schätzt das Bauministerium. Diese Summe ist für ein Land mit einem Bruttoinlandsprodukt von 125 Mrd. \$ beachtlich. Das Investitionsvolumen liegt dennoch deutlich unter den Vorgaben eines 2008 vom Verkehrsministerium veröffentlichten Masterplans. Für dessen fristgerechte Umsetzung würden bis 2020 Mittel in Höhe von 60 Mrd. \$ benötigt, das wären im Schnitt 5 Mrd. jährlich. Für 2012 rechnet das Ministerium sogar mit

geringeren Investitionen in den Straßenbau in Höhe von 1,7 Mrd. \$.

Ziel eines Masterplans speziell für Schnellstraßen ist, von 2010 bis 2020 ein nationales Netz aus Fernverbindungen von insgesamt 5.873 km Länge für geschätzt 40 Mrd. \$ zu errichten. Das Transportministerium geht inzwischen davon aus, dass 3.925 km erst nach 2020 gebaut werden können. In den Jahren 2010 und 2011 wurden jeweils rund 150 km errichtet. Experten erwarten, dass

die Baufortschritte dieses Tempo beibehalten werden.

Die Projekte beaufsichtigt die Vietnam Expressways Administration, die dem Transportministerium untersteht. Herzstück der Planungen bildet die 1.942 km lange Ostroute des „North South Expressway“. Diese Mautautobahn wird von Phap Van aus, das südlich von Hanoi liegt, über die Metropole HCMC nach Can Tho im Süden führen. Von den 16 Segmenten befinden sich fünf im Bau, für andere wird eine Mach-

North South Expressway		
Betreibergesellschaft	Abschnitt	Stand Februar 2012
VEC	Cau Gie-Ninh Binh	im Bau
VEC	Noi Bai-Lao Cai	im Bau
VEC	HCMC-Long Thanh-Dau Giay	im Bau
VEC	Danang-Quang Ngai	Ausführungsplanung
VEC	Ben Luc-Long Thanh	Ausführungsplanung
VEC	Hanoi-Lang Son	Machbarkeitsstudie
PMU2	Hanoi-Thai Nguyen	im Bau
BEDC	Trung Luong-My Thuan	Ausführungsplanung
Cuu Long CIPM	HCMC-Trung Luong	eröffnet
Cuu Long CIPM	My Thuan-Can Tho	Machbarkeitsstudie
Cuu Long CIPM	HCMC 3rd Ring road	Machbarkeitsstudie
Cuu Long CIPM	HCMC 4th Ring Road	Machbarkeitsstudie
Bitexco	Dau Giay-Phan Thiet	Machbarkeitsstudie
Vidifi	Hanoi-Haiphong	Ausführungsplanung
BVEC	Bien Hoa-Vung Tau	Machbarkeitsstudie
TEDI	Ninh Binh-Thanh Hoa	Machbarkeitsstudie
TEDI	Thanh Hoa-Ha Tinh	Machbarkeitsstudie
PMU Thang Long	Lang-Hoa Lac	eröffnet
Becamex	My Phuoc-Tan Van	Machbarkeitsstudie

Quelle: Vietnam Expressways Management Office, Ministry of Transport

barkeitsstudie erstellt oder nach Investoren gesucht. Betreibergesellschaften wollen die Autobahnabschnitte über Mautgebühren finanzieren. Bei Teilstücken, für die Studien ein geringes Verkehrsaufkommen prognostizieren, wird sich der Baustart erheblich verzögern.

Die Regierung rief Anfang 2012 das Verkehrsministerium auf, auch die Nationalstraße 1 von Hanoi nach Can Tho bis 2016 vierspurig und gebührenpflichtig auszubauen. Die 1.446 km lange Fernstraße verläuft parallel zur geplanten Route des North South Expressways. Die beiden Mautstraßen würden um die Fahrzeugnutzer konkurrieren. Verkehrsexperten fordern eine bessere Koordinierung dieser Fernstraßenprojekte. Die Finanzierung des etwa 6 Mrd. \$ teuren Ausbaus der Nationalstraße 1 steht aber noch nicht.

Den Nord-Süd-Expressway ergänzen Pläne für acht Abschnitte von „Northern Expressways“ von insgesamt 1.099 km Länge. Der Bau von drei Teilstücken dieses Nordnetzes hat begonnen. In Südvietnam sind „Southern Expressways“ auf einer Länge von insgesamt 984 km geplant. Von den sieben Teilstrecken wird voraussichtlich 2013 mit dem 76 km langen Stück von Bien Hoa nach Vung Tau begonnen. Die anderen Teilstücke dürften nach Ansicht von Experten erst nach 2020 starten.

Nach Einschätzung von Gert Grabowski von GGP.SEA Infrastructure Consulting kommen deutsche Unternehmen im Straßenbau selten zum Zuge. Das Geschäft machen in der Regel Firmen, aus deren Ländern Mittel zur Finanzierung der Projekte stammen. Anders sehe es im Bereich Consulting- und Engineering-Leistungen aus. Hier

könnten hochspezialisierte Ingenieurbüros aus Deutschland Aufträge akquirieren. Voraussetzungen seien Durchhaltevermögen und geeignetes Personal.

### Eisenbahn

Der Ausbau des Eisenbahnnetzes kommt nur im Schnecken tempo voran. In der Folge hat die Bahn gegenüber dem Straßen- und Luftverkehr an Attraktivität eingebüßt. Der Nachholbedarf im schienengebundenen Fern-, Nah- und Stadtverkehr bleibt immens.

Ein Masterplan für den Eisenbahnsektor sieht eine komplette Modernisierung vor. Die Nord-Süd-Strecke soll künftig Geschwindigkeiten von 80 bis 120 km pro Stunde erlauben. Das Netz ist marode, verfügt überwiegend über alte Schmalspurgleise und ist nicht elektrifiziert. Vom Gesamtschiennetz von 3.106 km Länge entfallen 2.169 km auf die Meterspur und 178 km auf die Normalspur (sowie 506 km auf Abstellgleise). Über beide Spurweiten verfügen 253 km.

Die Staatsbahn Vietnam Railways setzt mit Unterstützung von Entwicklungsgeldern zunächst einige Renovierungsvorhaben um. Die Gesellschaft sei finanziell

schwach aufgestellt, meint eine Vertreterin von Vietnam Railways. Die Projekte kommen sehr langsam voran. Es bestehe aber Interesse und großer Bedarf an deutschen Lieferungen, wenn die Finanzierung gesichert sei.

Als konkrete Projekte bieten die Metro-Linien in HCMC und Hanoi Chancen bei der Erstellung von Machbarkeitsstudien, bei vorbereitenden Ingenieurleistungen und später bei der Lieferung von Bahntechnik. Beide Metropolen haben Masterpläne für den Aufbau von Stadtbahnen vorgelegt. HCMC möchte sechs Metrolinien mit einer Gesamtlänge von 124 km bauen lassen. Hanoi visiert 267 km für acht Metrolinien an. Die Umsetzung obliegt den Stadtverwaltungen. Diese können allerdings die anspruchsvollen Projekte alleine technisch und finanziell nicht schultern.

In Hanoi unterstützt Japan den Bau der Linien 1 und 2. Die Linie 2A finanziert die VR China. Die Agence Francaise de Developpement (AFD) bezuschusst Baumaßnahmen sowie Anschaffungen von Systemtechnik für die Linie 3. Die Pläne für diese Linie entwarf das französische Ingenieurbüro Systra. Die Linien 4 bis 8 befinden sich in der Planungsphase.



Masterplan Hanoi Metropolitan Rail Transport Project				
Linie/Route	Länge (km)	Investor	Investitionssumme	Status
1/Ngoc Hoi-Yen Vien-Nhu Quynh	38	Vietnam Railway Corporation, ODA Japan	1,1 Mrd. US\$ (ODA Japan rund 670 Mio. US\$)	Baustart Abschnitt 1 Giap Bat-Gia Lam 15,4 km oberirdisch, Fertigstellung 2017; Abschnitt 2: Gia Lam-Duong Xa in Planung
2/Noi Bai-Stadtzentrum-Thuong Dinh	35	Hanoi Metropolitan Rail Transport Project Board, ODA Japan	1,1 Mrd.US\$ (ODA Japan rund 790 Mio. US\$)	Baustart 2011 Abschnitt 1: Nam Thang Long-Tran Hung Dao, Länge 11,5 km; Abschnitt 2: Tran Hung Dao-Thuong Dinh Länge 6 km in Planung
2A/Cat Linh-Yen So-Ha Dong	14	Vietnam National Railways Agency, ODA China	553 Mio. US\$, davon ODA China 419 Mio. US\$	Baustart von Brücken und Depots 2009
3/Nhon-Hanoi Bahnhof-Hoang Mai	21	Hanoi Metropolitan Rail Transport Project Board, ODA AFD, ADB, EIB	783 Mio. Euro, davon AFD 250 Mio., ADB 220 Mio., EIB 73 Mio. Euro	Abschnitt 1: Nhon-Hanoi Bahnhof im Bau; Abschnitt 2 nach Hoang Mai Machbarkeitsstudie bei der ADB beantragt
4/Dong Anh-Me Linh	53	PPP,ODA	k.A.	Suche nach Finanzierung
5/Nam Ho Tay-Ngoc Khanh-Lang Hoa Lac	35	PPP,ODA, JICA	k.A.	Machbarkeitsstudie JICA und Transportministerium bis Ende 2012
6/Noi Bai-Ngoc Hoi	43	PPP,ODA	k.A.	Machbarkeitsstudie JICA und Transportministerium bis Ende 2012
7/Me Linh-Duong Noi	35	PPP, ODA	k.A.	Suche nach Finanzierung
8/Co Nhue-Duong Xa	28	PPP, ODA	k.A.	Suche nach Finanzierung

Quelle: Hanoi Metropolitan Rail Transport Project Board, Hanoi People's Committee

## Vietnam - Dringlicher Infrastrukturausbau bietet Geschäftschancen

In HCMC stellt die JICA Kapital für den Bau der Route 1 bereit. Erste Bauaufträge wurden ausgeschrieben. Die deutsche Entwicklungsbank KfW, die Asian Development Bank (ADB) und die European In-

vestment Bank (EIB) finanzieren den ersten 9,5 km langen Abschnitt der circa 1,4 Mrd. \$ teuren Linie 2. Die KfW bezahlt unter anderem Beratungsleistungen und Systemtechnik. Ein Konsortium aus Pöyry Infra, ILF

Beratende Ingenieure, Obermeyer und dem lokalen Planungsbüro Tedi South erhielt im Januar 2012 den Vertrag als Durchführungsconsultant für Planung, Ausschreibung und Bauüberwachung des Vorhabens.

Masterplan HCMC Urban Rail Transport Project				
Linie/Route	Länge (km)	Investor	Investitionssumme	Status
1/Ben Thanh-Suoi Tien	20	ODA, JICA	circa 1 Mrd. US\$	Planfeststellungsverfahren und Umsiedlung
2/An Suong Bus Terminal-Thu Thiem	19	ODA	1,4 Mrd. US\$, davon ADB 540 Mio. US\$, KfW 313 Mio. US\$, EIB 195 Mio. US\$	Abschnitt 1: Tham Luong-Ben Thanh Ausschreibungsphase, Fertigstellung 2017
3A/Ben Thanh-Tan Kien	16	ODA	1,5 Mrd. US\$ für Abschnitt 1	Planungsphase
3B/Cong Hoa-Hiep Binh Phuoc	12	ODA, BOT, PPP	1,2 Mrd. US\$	Planungsphase
4/ Ben Cat Bridge-Nguyen Van Linh	24	ODA, BOT, PPP	2,5 Mrd. US\$	Planungsphase
5/New Can Giuoc Bus Terminal- Sai Gon Bridge	26	ODA	2,3 Mrd. US\$	Planungsphase
6/Ba Queo-Phu Lam Roundabout	7	ODA, BOT, PPP	600 Mio. US\$	Planungsphase
Straßenbahn Nr. 1 Sai Gon-Cho Lon-Eastern Bus Terminal	12	BOT Thanh Danh Construction and Trade Ltd.Co & TITANIUM Management Ci	250 Mio. US\$	Planungsphase
Monorail Nr. 2 Nguyen Van Linh, Highway No.50-District 2	14	ODA, BOT, PPP	350 Mio. US\$	Planungsphase
Monorail Nr. 3 Go Vap Roundabout-Quang Trung Software Park-Tan Thoi Hiep	9	ODA, BOT, PPP	140 Mio. US\$	Planungsphase

Quelle: Management Authority for Urban Railways, Ho Chi Minh People's Committee

## Kraftwerkspark

Unter Hochdruck stockt Vietnam seine Stromerzeugungskapazitäten auf. Diese stiegen allein zwischen 2001 und 2011 von 6,7 auf 25 GW beziehungsweise auf 150 TWh (tatsächliche Produktion rund 111 TWh). Trotzdem hält der Ausbau der Kapazitäten nicht mit der in etwa doppelt so stark wie das BIP zunehmenden Energienachfrage Schritt. Die Folge für die Kunden sind Stromausfälle. Insbesondere ländliche Gebiete erhalten oft nur stundenweise Strom, auch in Städten und Industrieparks sind Ausfälle und Rationierungen keine Ausnahme. Die Errichtung weiterer Kraftwerke und besserer Stromleitungen hat daher hohe Priorität. Gemäß einem Energiemasterplan für 2011 bis 2020 sollen die Kapazitäten verdreifacht werden. Der Fokus liegt auf Kohlekraftwerken.

Wichtigster Produzent ist der staatliche Versorger Electricity Vietnam (EVN), bei Übertragung und Verteilung ist EVN sogar Monopolist. Seit Ende der 1990er-Jahre gewinnen neben EVN unabhängige Stromanbieter (Independent Power Producers, IPP) schrittweise an Bedeutung und erzeugen inzwischen rund die Hälfte des Stroms.

Der Premierminister genehmigte 2011 den 7. Energiemasterplan bis 2020 mit Ausblick auf 2030. Angestrebt wird eine Erweiterung der Kapazitäten auf 75 GW bis 2020. Deshalb sollen über die nächsten zehn Jahre 95 Kraftwerke entstehen. Zur ordnungsgemäßen Umsetzung wären Investitionen in die Energiewirtschaft in Höhe von umgerechnet 49 Mrd. \$ erforderlich. Diese Summen können weder der

Staat noch die Energieerzeuger aufbringen. Ein großer Teil der benötigten Mittel müsste aus dem Ausland kommen.

Vorgesehen ist außerdem eine gravierende Umschichtung innerhalb des Energiemixes. Dabei soll der Anteil der Wasserkraft an der Gesamtstromerzeugung bis 2020 von 38 auf 23% heruntergefahren werden. Neu hinzu kommen Pumpspeicherkraftwerke (Zielanteil: 2,4%). Letzteres ist aufgrund der anspruchsvolleren Technologie insbesondere für deutsche Anbieter interessant. Parallel hierzu beinhaltet der Plan eine Steigerung des Anteils anderer erneuerbarer Energieträger auf 5,6%.

Im Segment Thermokraftwerke soll der Anteil der Kohlekraftwerke auf 48% gesteigert werden (bisher 18,3%). Der Energiekonzern Petrovietnam möchte fünf Kohlekraftwerke mit Kapazitäten von 1.200 MW bauen. Der Anteil der Gaskraftwerke würde nach den neuen Planungen hingegen von 30,6 auf 16,5% halbiert. Die nur unbedeuten-

de Gewinnung von Strom aus Diesel und Öl wird ganz eingestellt.

Trotz Fukushima hält Vietnam an den Planungen von Atomkraftwerken fest. Die Regierung möchte 2014 mit der Errichtung des ersten Kernkraftwerks beginnen und 2020 den Betrieb aufnehmen. Die russische Rosatom erhielt bereits 2010 den Zuschlag für die ersten beiden Reaktorblöcke, und die Verhandlungen mit Japan über die Blöcke 3 und 4 sind weit fortgeschritten. Langfristig sollen acht Kernkraftwerke ans Netz gehen.

## Wasserver- und -entsorgung

Die Wasserversorgungs- und Abwassersysteme benötigen bis 2020 nach staatlichen Planungen Investitionen von über 12 Mrd. \$. Für die Umsetzung sind grundsätzlich die 63 Provinzen und ihre 68 Versorgungsbetriebe für die einzelnen Wassersysteme verantwortlich. Die Gebühreneinnahmen decken die notwendigen Investitionskosten nicht. Internationale Entwicklungsorganisationen springen mit Fördermitteln ein.



Die Versorgung mit Leitungswasser ist in den Städten im Großen und Ganzen gegeben. Die Systeme sind aber stark verbesserungswürdig. Das Leitungswasser erreicht keine Trinkwasserqualität und kann durch Belastungen mit Ammonium, Arsen oder Bakterien gesundheitsschädigend sein.

In HCMC schätzt der zuständige Versorger Saigon Water Corporation (Sawaco) die Verluste bei der Verteilung von Frischwasser auf 40%. Sawaco betreibt das 3.350 km umfassende Leitungssystem und die Wasserwerke mit einer Gesamtkapazität von 1,6 Mio. Kubikmetern (cbm) pro Tag. Die Stadtverwaltung verabschiedete im Juni 2012 einen Wasserversorgungsplan, der bis 2025 von einer Erhöhung der Nachfrage nach Trinkwasser von 2,2 Mio. auf 3,6 Mio. cbm täglich ausgeht. Die Kapazitäten der Wasserwerke müssen entsprechend zulegen. Bisher nutzen die Werke die Flüsse Saigon und Dong Nai als Quellen, die aber zunehmend verschmutzen.

Künftig sollen zwei Seen erschlossen werden und mehr Grundwasserquellen zur Versorgungssicherheit beitragen. Die Investitionen bis 2025 veranschlagt die Stadt auf 3,2 Mrd. \$. Als erste Projekte sieht der Plan den Bau der Wasserwerke Thu Duc 3 und Tan Hiep 2 (Kapazität jeweils 300.000 cbm) und von neuen Wasserleitungen für insgesamt rund 700 Mio. \$ vor. Neben Geldern aus dem Stadthaushalt hoffen die Planer auf Finanzierungen durch öffentliche Entwicklungsgelder, Kredite und private Investitionen. Die Weltbank hat HCMC Mittel für mehrere Wasserprojekte zugesagt.

In der Hauptstadt Hanoi schätzen Fachleute die Wasserverbrauchsmenge auf rund 1 Mio. cbm pro Tag, davon liefert der öffentliche Versorger Hanoi Water Company rund 600.000 cbm, der Rest entfällt auf die unregelmäßige private Entnahme aus Brunnen. Der Verband Vietnam Water Supply and Sewerage Association berichtet, dass Hanoi Pläne

für drei neue Trinkwasserwerke und die Erweiterung des Song Da Werkes mit japanischer Hilfe auf 600.000 cbm vorgelegt hat. Die Kapazität der Wasserwerke soll nach einem Masterplan der Hauptstadt bis 2020 auf 1,8 Mio. cbm erhöht werden.

Nach Ansicht des MPI sind Investitionen in Wassersysteme ein interessantes Feld, insbesondere wenn die Zahl der Kunden wie in neuen Stadtteilen oder Industrieparks überschaubar sei. Einige Industriezonen haben die Wasserversorgung daher an private Unternehmen übertragen können. Der Verband weist darauf hin, dass internationale Unternehmen Werke in der Wassergewinnung vollständig besitzen und mit öffentlichen Betreibern der Versorgungsnetze feste Lieferverträge abschließen können.

Trübe steht es um die Entsorgung. Entwässerungs- und Abwasserleitungen verlaufen nur in wenigen Ausnahmefällen getrennt. Die Kanalnetze sind alt, stammen häufig aus französischer Kolonialzeit und sind wenig effektiv. Der Großteil des Abwassers wird unbehandelt abgeleitet und verschmutzt Flüsse, Seen sowie das Grundwasser.

Am Ende der Leitungen liegen nach Angaben der Weltbank landesweit insgesamt 14 Kläranlagen, die sich in den Städten Ha Long, Da Nang, HCMC, Hanoi, Dalat, Buon Ma Thuot und Bac Giang befinden. Das größte Klärwerk Vietnams, Binh Hung in HCMC, verfügt über eine Kapazität von 141.000 cbm pro Tag und nahm 2008 den Betrieb auf. Die gesamte Kapazität der Werke in den genannten Städten beträgt 334.000 cbm



bei einer zu entsorgenden Menge von 3,6 Mio. cbm. Bis zum Jahr 2020 prognostizieren Fachleute eine städtische Abwassermenge von 4,5 Mio. cbm täglich.

Auch die vier Kläranlagen in Hanoi können von dem anfallenden Abwasser nur etwa 48.000 cbm behandeln. Die sonst übliche Entsorgung in Wohnhäusern erfolgt über sogenannte „Septic Tanks“, die kaum gewartet werden und keine sichere Entsorgung darstellen. Das unbehandelte Wasser verschmutzt Seen und Flüsse, aus denen Oberflächenwasser für die Versorgung entnommen wird. Die Stadtverwaltung möchte neun Klärwerke errichten lassen. Gelder hierfür sollen aus dem Haushalt, von Entwicklungsorganisationen oder von Unternehmen stammen. 2015 eröffnet voraussichtlich das Yen So Klärwerk mit einer Kapazität von 200.000 cbm pro Tag. In die Anlage investiert der malaysische Baukonzern Gamuda.

Gravierend ist die Situation bei Industrieabwässern. Nur rund 65%

der Industriezonen des Landes sollen überhaupt über Abwassersysteme verfügen. Industrieparkverwaltungen und Betriebe nehmen oft geringe Strafzahlungen in Kauf statt teure Abwassertarife zu bezahlen oder vermischen ihre Abwässer mit sauberem Wasser, um bei den Grenzwerten nicht aufzufallen, heißt es.

Wasserprojekte werden von Geberorganisationen im Rahmen ihrer öffentlichen Entwicklungszusammenarbeit oder in Form von Betreibermodellen finanziert. Die Japan International Cooperation Agency (JICA) gilt weltweit und in Vietnam als größter Geber. Die JICA finanziert 2012 Betreibermodelle der Antragsteller Kobelco Eco-Solutions (Betrieb von umweltfreundlichen Industrieparks und Entwicklung von Wassersystemen in Provinzen), Metawater (Wasserversorgung), Orix (Klärwerk in Hanoi), Swing und Mitsubishi Corporation (Verbesserung der Versorgung in Can Tho) sowie Sumitomo (Wasser- und Abfallmanagement in Da Nang).

Auch deutsche Organisationen setzten sich für eine Verbesserung der Situation ein. So errichtet die KfW Kläranlagen in neun kleinen und mittleren Städten. Das Programm läuft von 2003 bis 2016 ([www.wastewater-vietnam.org](http://www.wastewater-vietnam.org)). Die Projekte werden international und somit auch in Deutschland ausgeschrieben. Die Bauarbeiten werden in der Regel an lokale Bauunternehmen vergeben, die Ausrüstungen stammen im Wesentlichen aus Europa.

Das Bundesministerium für Bildung und Forschung fördert Forschungs- und Entwicklungsvorhaben in der Abwasserreinigung, der Seesanierung und im Ressourcenmanagement ([www.vn-ger-wateroffice.vn](http://www.vn-ger-wateroffice.vn), [www.wcc-vietnam.com](http://www.wcc-vietnam.com)). Mit der Durchführung wurden mehrere deutsche Universitäten beauftragt, die mit deutschen Unternehmen kooperieren. Über Projekte und Partner der Wasserwirtschaft informiert die Fachgruppe German Water Partnership ([www.germanwaterpartnership.de](http://www.germanwaterpartnership.de)).

# Unser Wirtschaftswissen aus 125 Ländern macht die Welt für Sie ein bisschen kleiner.



## Unser Service:

- Markt- & Branchenanalysen
- Wirtschafts- & Steuerrechtsinformationen
- Zoll- & Einfuhrregelungen
- Internationale Projekte, Ausschreibungen & Geschäftskontakte
- Geschäftspraktische Tipps

Sie wollen mehr wissen? Besuchen Sie uns auf [www.gtai.de](http://www.gtai.de)



**GERMANY  
TRADE & INVEST**

## Thailand - Wirtschaftsdaten kompakt

Fläche	513.115 qkm
Einwohner	68,2 Mio., 133 Einw./qkm (2011)
Bevölkerungswachstum	0,6% (2010)
Mitgliedschaft in regionalen Wirtschaftszusammenschlüssen	ASEAN, ESCAP, Colombo-Plan, Greater Mekong Subregion (GMS)

Allgemeine Wirtschaftslage				
	2009	2010	2011	2012 *)
BIP (Mrd. US\$)	263,7	318,9	345,6	-
Reales BIP-Wachstum (%)	-2,3	7,8	0,1	5,5
BIP je Einwohner (US\$)	4.151	4.992 *)	5.394	-
Inflationsrate (%)	-0,8	3,3	3,8	3,9
Haushaltssaldo (% des BIP)	-0,3 (2008/09)	-4,7 (2009/10)	-2,1 (2010/11)	-
Arbeitslosigkeit (%)	1,5	1,0	0,7	0,7

\*) Prognose

### BIP-Entstehung (2010, %)

Landwirtschaft 12,4; Industrie 35,6; Bergbau 3,4; Bau 2,7;  
Strom, Gas, Wasser 2,9; Handel 13,1; Hotels, Gastgewerbe 4,7;  
Verkehr, Kommunikation 6,8; Finanzen 4,1; öffentl. Verwaltung 4,4;  
sonstige Dienstleistungen 9,9

Außenhandel						
Mrd. US\$	2009	%	2010	%	2011	%
Einfuhr	133,8	-25,1	182,4	+36,3	228,5	+25,3
Ausfuhr	152,5	-13,3	195,3	+28,1	228,8	+17,2
<b>Saldo</b>	<b>+18,7</b>		<b>+12,6</b>		<b>+0,3</b>	

**Hauptabnehmerländer** (2011, in % der Gesamtausfuhr) VR China 12,0; Japan 10,5; USA 9,6; Hongkong, SVR 7,2, Malaysia 5,4; Singapur 5,0; Indonesien 3,5

**Hauptlieferländer** (2011, in % der Gesamteinfuhr) Japan 18,5; VR China 13,4; VAE 6,3; USA 5,9; Malaysia 5,4; Korea (Rep.) 4,0; Singapur 3,9

## Bilaterale Wirtschaftsbeziehungen

Handel mit Deutschland						
Mrd. Euro	2009	%	2010	%	2011	%
Deutsche Einfuhr	3,03	-11,4	3,86	+27,4	4,05	+4,9
Deutsche Ausfuhr	2,12	-15,9	2,78	+31,1	3,22	+15,8
<b>Saldo</b>	<b>-0,91</b>		<b>-1,08</b>		<b>-0,83</b>	

Handel mit der EU						
Mrd. Euro	2009	%	2010	%	2011	%
EU Einfuhr	14,32	-18,0	17,32	+20,9	17,53	+1,2
EU Ausfuhr	7,65	-9,6	9,99	+30,6	11,86	+18,7
<b>Saldo</b>	<b>-6,67</b>		<b>-7,33</b>		<b>-5,67</b>	

**Direktinvestitionen** Deutschland in Thailand: 2.043 Mio. Euro (Bestand Ende 2010)

**Investitionsförderungsvertrag** vom 24.06.2002; in Kraft seit 09.04.2003

**Doppelbesteuerungsabkommen** vom 10.07.1967; in Kraft seit 04.12.1968

## Wirtschaftstrends und Branchenkonjunktur 2012

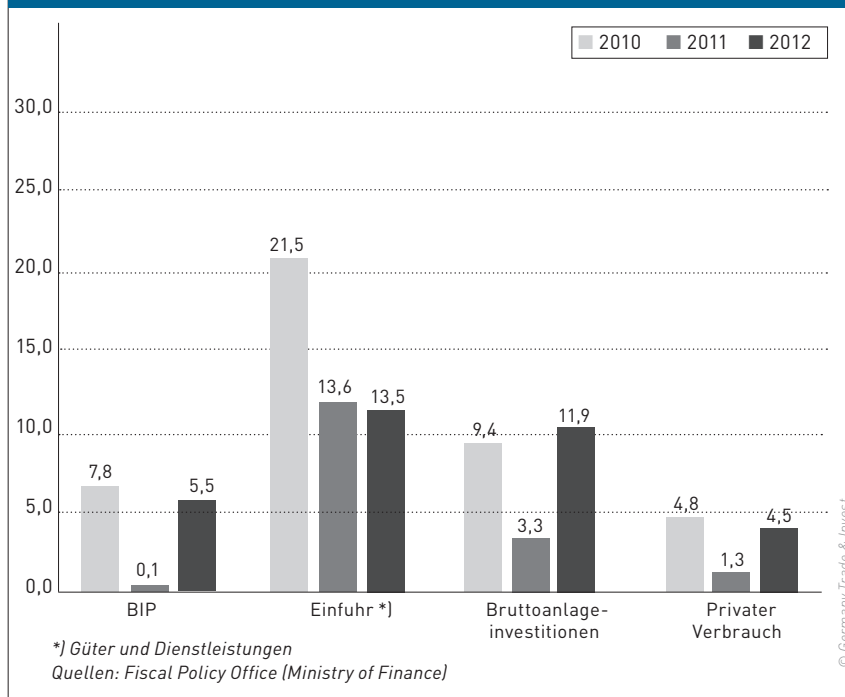
Für Thailands Wirtschaft rechnen Experten damit, dass diese nach der Flutkatastrophe von 2011 im laufenden Jahr immer stärker an Fahrt aufnimmt. Das Bruttoinlandsprodukt dürfte nach der Stagnation im Vorjahr 2012 mit den Investitionen als Wachstumsmotor neben einer robusten privaten Konsumnachfrage real um mehr als 5,5% steigen. Im Außenhandel mit Gütern wird erwartet, dass der Importwert um 22% auf 246 Mrd. US\$ zulegt, der Exportwert um 13% auf 255 Mrd. \$.

## Gesamtwirtschaftlicher Ausblick

### Entwicklung des Bruttoinlandsprodukts

Thailands Wirtschaft zeigt 2012 eine neue spürbare Spannkraft, die nach der Stagnation im Vorjahr eine stärkere Zunahme des Bruttoinlandsprodukts (BIP) erwarten lässt. Der IWF erwartet eine solide Erholungsphase über zwei Jahre, wobei das BIP 2012 real um 5,5% zulegen soll. Das thailändische Finanzministerium prognostizierte zuletzt einen Zuwachs um 5,9%, während die Bank of Thailand (+4,9%) wie auch mehrere Geschäftsbanken vorsichtiger sind. Für 2013 erwartet der IWF sogar überaus optimistisch einen BIP-Zuwachs von 7,5%.

## Wirtschaftliche Entwicklung 2010 bis 2012 (reale Veränderung gegenüber dem Vorjahr in %)



Der eigentliche Wachstumsmotor wird in der Investitionstätigkeit gesehen, dabei etwas ausgeprägter im privaten als im staatlichen Sektor. Der private Konsum dürfte relativ stabil bleiben, gestützt durch das erstarkte Vertrauen der Verbraucher in die politische Stabilität wie auch den wirtschaftlichen Aufschwung. Kaufkraftsteigernd wirken zudem Maßnahmen wie die Erhöhung des Mindestlohnes und die

Subvention von Kfz-Erstkäufen. Der Export verzeichnete im 1. Halbjahr 2012 auf Jahresbasis noch einen Rückgang um 1,7%, während der Import um 10,3% zulegte. Dies ergab ein Defizit von 10,3 Mrd. US\$, das sich laut Entwicklungsagentur National Economic and Social Development Board (NESDB) aber bis zum Jahresende wieder in einen Überschuss umwandeln sollte.

Wirtschaftliche Eckdaten			
Indikator	2010	2011	Vergleichsdaten Deutschland 2011
BIP (nominal, Mrd. US\$)	317,8	345,6	2.571 Mrd. Euro
BIP pro Kopf (US\$)	4.721	5.067	31.437 Euro
Bevölkerung (Mio.)	67,3	68,2	81,8
Wechselkurs (1 US\$ = Baht) *)	31,5	31,7	-

\*) Jahresendkurs

Quellen: NESDB, Economist Intelligence Unit, Statistisches Bundesamt

Der Gesamtschaden durch das Hochwasser im 4. Quartal 2011 wurde auf runde 46 Mrd. \$ geschätzt, was dem bislang weltweit höchsten wirtschaftlichen Verlust für eine einzige Flutkatastrophe entsprach. Die weitere Erholung der Wirtschaft hängt somit entscheidend von der Investitionsbereitschaft der Unternehmen ab, welche ihre Pläne mit der Erwartung einer effizienten Flutprävention verbinden. Die Regierung präsentierte ihre Grundkonzeption eines nachhaltigen Wassermanagements in einem Masterplan, für dessen Umsetzung umgerechnet rund 8,7 Mrd. Euro angesetzt wurden. Nationale und internationale Unternehmen sind aufgefordert, in den kommenden Monaten stufenweise ihre Vorstellungen zu einem konzeptionellen Designplan vorzustellen, woraufhin im Februar eine Aus-

schreibung der ausgewählten Einzelprojekte stattfinden soll.

Längerfristig betrachtet dürfte Thailand seine starke Wachstumsperformance weiter fortsetzen. Hierfür sprechen intakte finanzielle und monetäre Rahmenbedingungen wie auch die verstärkte Integration im Rahmen der ASEAN Economic Community ab dem Jahr 2015. Ebenso dürfte der Wirtschaftsaustausch mit anderen asiatischen Ländern zunehmen - vor allem mit Japan und der VR China, die bereits beide ihr Interesse an Thailands neuem Netz von Hochgeschwindigkeitszügen signalisierten. Allerdings sollte das Königreich noch einige vermehrte Anstrengungen zur Verbesserung seines globalen Rankings hinsichtlich des Geschäftsklimas (Weltbank Rang 17) wie auch des Investitions-

risikos (Euromoney Rang 47) unternehmen.

### Investitionen

Das Finanzministerium prognostizierte für 2012 einen Anstieg der privaten und staatlichen Investitionen um 13,5 respektive 9,7%. Im Unternehmenssektor konzentriert sich der Großteil der Investitionen auf die Erneuerung von flutzerstörten Maschinen und Ausrüstungen, die teils auch einen höheren Technologietransfer einschließen zwecks einer stärkeren regionalen Wettbewerbsfähigkeit. Im öffentlichen Sektor setzt der Masterplan für das Wassermanagement die wichtigen Impulse. Größere Investitionsprojekte sind neben der Verkehrs- und Wasserinfrastruktur vor allem im Automobilbau, der Petrochemie und bei den erneuerbaren Energien zu erwarten.

Ausgewählte Großprojekte			
Projektbezeichnung	Investitionssumme	Projektstand	Anmerkung
Transportinfrastruktur	36 Mrd. Euro	2012 bis 2016	Autobahnen, Eisenbahn, Hochgeschwindigkeitszüge, Massentransportsysteme, Straßennetz
Sonstige Infrastruktur	20 Mrd. Euro	2012 bis 2016	Energie, See- und Lufttransport, Telekommunikation, öffentliche Dienstleistungen
Wassermanagement	8,6 Mrd. Euro	Masterplan mit Aktionsplan 2012	Schwerpunkt in der Infrastruktur zur Flutprävention sowie IT- und Frühwarnsystemen
Eco-Car-Programm des Board of Investment	900 Mio. Euro	Durchführung	Beteiligung von sechs überwiegend japanischen Unternehmen
Ford Motor	2,5 Mrd. US\$	Langzeitplan	Entwicklung eines regionalen Produktionszentrums
Thaioil	1 Mrd. US\$	2012 bis 2017	Alkylbenzol-Anlage, Erdöl-Terminal, zwei Erdgaskraftwerke (240 MW), Erweiterung des Tiefseehafens
Bangchak Petroleum	500 Mio. Euro	2012 bis 2020	Aufbau von Solaranlagen mit einer Kapazität von 500 MW
Wind Energy Holding	1 Mrd. Euro	2012 bis 2016	Sieben Windenergieprojekte mit einer Kapazität von 616 MW
Titr Phol Sugar	70 Mio. US\$	2012 bis 2020	Verdoppelung der Ethanol-Produktion
Bangkok Hospital	150 Mio. US\$	2012 bis 2015	Expansion des Netzes von 29 auf 35 Kliniken

Quellen: Thailand Board of Investment, Bangkok Post

Die ausländischen Direktinvestitionen verzeichneten 2011 einen bedeutenden Anstieg um 22% auf 1.059 Projekte, während der Investitionswert sogar um 74% auf 13 Mrd. \$ hochschoss. Traditionell dominieren die japanischen Unternehmen, die ihre Kapitalzufuhr sogar auf 6,4 Mrd. \$ verdoppelten. Singapur schob sich mit 815 Mio. \$ auf den zweiten Rang vor, während Europa mit lediglich 765 Mio. gegenüber 1,2 Mrd. \$ im Vorjahr deutlich

schwächer abschloss. In der Betrachtung nach Sektoren entfielen mit rund 4 Mrd. \$ bereits gut 30% der Auslandsinvestitionen auf den Sektor Automobilbau und Metallverarbeitung. Dicht danach folgten Elektrotechnik und Elektronik mit knapp 20% und die Chemie mit fast 11%, bedingt durch einige Großprojekte in der Petrochemie. Die Dynamik hielt 2012 an: In den ersten vier Monaten wurden 407 Projekte ausländischer Investoren registriert

gegenüber 336 im gleichen Vorjahreszeitraum, wobei der Investitionswert mit 5,0 Mrd. \$ um 40% höher lag.

Potenzielle Investoren und Unternehmen, die nach Thailand exportieren wollen, sollten bei ihrer Entscheidung über den Markteintritt das Stärken-Schwächen-Profil des Standorts und die damit verbundenen Chancen und Risiken (SWOT-Analyse) berücksichtigen:

SWOT-Analyse Thailand	
S trengths (Stärken)	W eaknesses (Schwächen)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Diversifizierte Industriestruktur in den führenden Exportbranchen</li> <li>■ Relativ gutes Ranking im Doing Business Report (Rang 17)</li> <li>■ Stabile monetäre und finanzielle Rahmenbedingungen</li> <li>■ Günstige geostrategische Lage</li> <li>■ Relativ niedriges Lohnniveau</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Geringes Marktvolumen im Vergleich zu Indien oder VR China</li> <li>■ Mangel an qualifizierten Technikern, Ingenieuren und sonstige Fachkräften</li> <li>■ Hohe bürokratische Anforderungen</li> <li>■ Schwierige Einschätzung der politischen Konstellation</li> <li>■ Nachhaltiges Umweltmanagement fehlt</li> </ul>
O pportunities (Chancen)	T hreats (Risiken)
<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Ausbau als regionales Vertriebszentrum in der ASEAN</li> <li>■ Gezielte Investitionsförderung durch den Board of Investment</li> <li>■ Beschleunigte Erneuerung der Infrastruktur</li> <li>■ Hohe natürliche Ressourcen (erneuerbare Energien, Nahrungsmittel, Tourismus)</li> <li>■ Reduktion der Körperschaftssteuer von 30 auf 23% und ab 2013 auf 20%</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>■ Engpässe im Arbeitsmarkt, auch bei niedrigen Qualifikationen</li> <li>■ Alternde Gesellschaft</li> <li>■ Hohe Abhängigkeit vom Weltmarkt</li> <li>■ Zu geringes Wachstum der Produktivität</li> <li>■ Starke regionale Verflechtung der führenden Exportbranchen</li> </ul>

## Konsum

Der private Konsum verbesserte sich 2011 nur um 1,3%, soll aber laut dem Finanzministerium 2012 wieder stärker um 5,2% zulegen. Diese positive Erwartung bestätigt auch der Vertrauensindex der Konsumenten (CCI), der im Juni mit 78,6 Punkten den höchsten Stand seit neun Monaten erreichte. Auch der gesamtwirtschaftliche Vertrauensindex verbesserte sich weiter auf 68,5 Punkte gegenüber nur 62,8 Punkten zur Flutzeit im Oktober 2011, ähnliche positive Schübe verzeichneten zudem die Indices bezüglich der Jobmöglichkeiten und zukünftigen Einkommenschancen. Positiv für die Erstkäufer von Automobilen wirkte die Verlängerung der staatlichen Steuerprämie bis zum März 2012. Die offizielle Arbeitslosenquote sank 2011 leicht von 1,0 auf 0,7% und dürfte auch 2012 auf diesem niedrigen Niveau verharren.

Die Inflation soll sich im Jahresverlauf laut Finanzministerium leicht auf 3,5% gegenüber 3,8% im Vorjahr abschwächen. Der Lohndruck könnte dabei tendenziell zunehmen,

zumindest im formellen Sektor, bedingt durch die Erhöhung des Tagesmindestlohns auf 300 Baht (circa 7,40 Euro) ab April, was für die niedrigsten Arbeitslohngruppen eine Steigerung um 90% bedeutete. Allerdings werde dieser Effekt durch den relativ großen informellen Sektor und das hohe Angebot von Wanderarbeitern aus Myanmar, Laos und Kambodscha abgefedert. Das Ergebnis der ersten vier Monate scheint die Prognose zu bestätigen: Im April sank die Inflationsrate auf Jahresbasis auf 2,5%, was für die ersten vier Monate eine Preissteigerung von 3,2% ergab.

## Außenhandel

In Thailands Handelsbilanz konnte der Export 2011 flutbedingt nur um rund 16% auf 225 Mrd. \$ zulegen, während im Vorjahr noch ein Zuwachs um 28% erzielt wurde. Auch das Importwachstum von fast 25% auf 202 Mrd. \$ war schwächer als im Jahr 2010, als noch ein Plus von fast 37% erzielt wurde. Zu berücksichtigen ist hierbei allerdings, dass das letzte große Krisenjahr 2009 stärkere Einbrüche sowohl im Export (-14%) als auch im Import

(-25%) verursacht hatte. Für 2012 prognostizierte das Finanzministerium im Export einen Zuwachs um 13% auf 255 Mrd. \$ und im Import ein Plus um 22% auf 246 Mrd. \$.

Der Import aus Deutschland stieg 2011 laut dem NESDB um 16% auf 5,4 Mrd. \$, während die thailändischen Ausfuhren parallel um 14% auf 3,8 Mrd. \$ zulegten. Thailands bilaterales Defizit erhöhte sich damit um 23% auf 1,6 Mrd. \$. Die Ausfuhrliste des Königreichs wird angeführt von EDV-Maschinen, Edelsteinen, Gummiprodukten sowie Textilien und Bekleidung. Am meisten gefragt aus Deutschland waren Maschinen, Chemieprodukte, Automobile, Kfz-Teile und elektronische Produkte wie etwa Schaltkreise.

In Thailands Importstatistik stand Deutschland 2011 wie im Vorjahr auf Rang 13. Demgegenüber konnte sich die Schweiz mit einem überraschenden Zuwachs von 72% auf 8,9 Mrd. \$ und somit auf den siebten Rang verbessern. Die zwei wichtigsten Lieferländer blieben Japan mit 42 Mrd. \$ (+11%) und die VR China mit 31 Mrd. \$ (+26%).

Außenhandel mit Gütern (in Mrd. US\$; reale Veränderung im Vergleich zum Vorjahr in %)			
	2010	2011	Veränderung
Importe	161,9	201,9	24,7
Exporte	193,7	225,4	16,4
Handelsbilanzsaldo	31,8	23,5	-26,1

Quelle: NESDB

Einfuhr nach Warengruppen (in Mio. US\$; Veränderung im Vergleich zum Vorjahr in %)			
SITC Warengruppe	2010	2011	Veränderung
0 Nahrungsmittel/lebende Tiere	7.099	8.772	23,6
5 Chemische Erzeugnisse	19.896	23.762	19,4
.51 Organische Chemikalien	4.589	5.661	23,4
.54 Arzneimittel	1.799	1.974	9,7
.57 Kunststoffe in Primärformen	3.642	4.056	11,4
6 Vorerzeugnisse	33.146	39.168	18,2
.67 Eisen/Stahl	11.592	13.662	17,9
7 Maschinen und Fahrzeuge	64.302	74.631	16,1
.71 Kraftmaschinen	5.263	5.576	5,9
.72 Arbeitsmaschinen	3.934	5.373	36,6
.74 Maschinen für verschiedene Zwecke	7.804	9.229	18,3
.77 Elektrische Maschinen	23.520	24.288	3,2
.78 Kraftfahrzeuge	7.457	8.318	11,3
8 Fertigerzeugnisse	12.172	13.901	14,2
.87 Mess-, Prüf- und Kontrollinstrumente	3.153	3.525	11,8

Quelle: UN Comtrade

## Branchenkonjunktur

Die durch das Hochwasser stark beeinträchtigte Industrie dürfte im 3. Quartal 2012 wieder zu ihrer alten Kapazitätsauslastung aufschließen. Dies gilt insbesondere für den Automobilbau, die Elektronik und die Elektrotechnik als tragende Sektoren. Die Nachfrage nach Maschinen und Ausrüstungen dürfte sich vorteilhaft entwickeln, gleiches gilt für dauerhafte Konsumgüter. Die chemische Industrie zeigt ein weiterhin solides Wachstum mit diversen neuen Großprojekten in der Petrochemie. Die Bauwirtschaft erhält ihre Impulse aus dem Hochbau wie

aus der Transport- und Wasserinfrastruktur, während der Tourismus auf die Rekordmarke von 20 Mio. Gästen zusteuert. Die Risiken für 2012 werden branchenübergreifend in der Effizienz des staatlichen Flutmanagements, dem tendenziellen Anstieg der Lohnkosten und in der drohenden Abschwächung der Weltkonjunktur gesehen.

### Maschinen- und Anlagenbau

Von der Flutkatastrophe waren fast 10.000 Unternehmen in sieben großen Industrieparks betroffen, wobei der Schaden an Maschinen und Ausrüstungen auf über 1,5 Mrd. \$ geschätzt wurde. Dies impliziert

allein aufgrund des hohen Erneuerungsbedarfs eine starke Importnachfrage, die zusätzlich durch den Zwang zur technologischen Modernisierung gestützt wird. 2011 belief sich der Maschinenimport auf 19,9 Mrd. \$ gegenüber 16,7 Mrd. \$ im Vorjahr (+19%). Deutsche Erzeugnisse standen hierbei mit einem Wert von 1,1 Mrd. \$ (+3%) an fünfter Position hinter Japan (8,3 Mrd. \$), VR China (2,8 Mrd. \$), Korea (Rep.) (1,5 Mrd. \$) und USA (1,2 Mrd. \$). Höhere Einfuhranteile und damit eine starke Wettbewerbsposition verzeichneten deutsche Marken bei Textil-, Druck-, Gummi- und Kunststoffmaschinen. Die Spitze hielt

Deutschland bei Holzbearbeitungsmaschinen (37%) und auch Nahrungs- und Verpackungsmaschinen haben einen hohen Ruf.

### **Kfz-Industrie**

Stark beeinträchtigt vom Hochwasser zeichnet sich im Automobilmarkt 2012 wieder eine kräftige Erholungsphase ab. Im 1. Quartal legte der Absatz bereits um 16% auf 277.631 Einheiten zu, und für das Gesamtjahr wird ein Zuwachs um über ein Drittel auf rund 1,1 Mio. Fahrzeuge prognostiziert. Die Hersteller steuern ebenfalls einen neuen Rekord von 2,1 Mio. Einheiten an, wobei fast die Hälfte ins Ausland exportiert wird. Bis 2017 soll die Produktion auf 3 Mio. Fahrzeuge ansteigen, was für die Zulieferindustrie Investitionen von über 3 Mrd. US\$ impliziert. Der Import der wichtigsten Kfz-Teile legte 2011 um 12% auf knapp 9 Mrd. \$ zu. Japan bleibt mit einem Anteil von 54% Marktführer und Deutschland verbesserte sich mit einem Zuwachs um 25% auf den vierten Rang. Der Fahrzeugexport sank 2011 auf 735.627 Einheiten (-18%) mit einem Wert von 11,5 Mrd. \$ (-14,5%).

### **Chemie**

Die Nachfrage nach chemischen Produkten legte 2011 stärker zu, was nicht zuletzt durch die flutbedingt hohe Ersatzbeschaffung gefördert wurde. Dies reflektiert vor allem auch die Außenhandelsstatistik. Nach Angaben des Office of Industrial Economics stieg der Import um fast 23% auf umgerechnet 11,5 Mrd. Euro. Bei einem Export von rund 5,0 Mrd. Euro (+23%) blieb die Bilanz defizitär mit 6,5 Mrd. Euro (+22%). Größere Einfuhrzuwächse

verzeichneten vor allem Düngemittel mit 2,2 Mrd. Euro (+40%) und anorganische Chemikalien (+28%). Der positive Trend dürfte anhalten und auch der nationalen Industrie wird für 2012 ein stärkeres Wachstum prognostiziert. Neuinvestitionen konzentrieren sich dabei eher in der Basischemie, während der Downstream-Bereich mit rund 75% der Unternehmen zwar breit aufgestellt, aber weniger aktiv ist.

### **Bauwirtschaft**

Die Bauindustrie profitierte in den letzten Jahren von Büro- und Gewerbeimmobilien wie auch dem Wohnungssektor. Einen beträchtlichen zusätzlichen Schub verspricht indes der dynamische Ausbau der Infrastruktur. Neben den geplanten Transportprojekten dürften zudem die flutbedingten Reparaturen und auch Neuinvestitionen zur Flutprävention der Branche einen enormen Auftrieb verleihen. Für die Propagierung von „grünen Gebäuden“ wurde 2012 das Thai Green Building Institute nebst eigenem Zertifikat (TREES) eingeführt. Der Import von Baumaschinen hat sich 2011 auf 2,5 Mrd. \$ (+84%) fast verdoppelt, wobei sich Korea (Rep.) mit einem Sprung von 65 Mio. auf 979 Mio. \$ an die Spitze setzte vor Japan, VR China, Indonesien, USA und Deutschland. Deutsche Fabriken erzielten nur einen Importwert von 100 Mio. \$, der um 12% unter dem Vorjahreswert lag.

### **Elektrotechnik/Elektronik**

Trotz des Hochwassers verzeichnete der Export von elektronischen und elektrotechnischen Produkten 2011 positive Zuwächse auf 31 Mrd. \$ (+9%) respektive 22 Mrd. \$ (+6%). Für 2012 prognostiziert das

Electrical and Electronics Institute im besten Fall den gleichen Exportwert, schließt aber auch einen Rückgang um 5 bis 10% nicht aus, falls die Kapazitätsauslastung nicht das gesteckte Ziel von 80% erreicht. Nach dem 1. Quartal sei erst die Hälfte der flutgeschädigten Betriebe wieder betriebsbereit, während das große Handicap in der verzögerten Lieferung von neuen Maschinen und Ausrüstungen bestehe. In den ersten zwei Monaten 2012 lag der Exportwert mit 7,2 Mrd. \$ um 14% unter dem Vorjahresergebnis, wobei Elektronikprodukte mit 4,0 Mrd. \$ den größeren Part repräsentierten. Hauptexportmärkte waren neben den ASEAN-Ländern die VR China und die USA.

### **Informations- und Kommunikationstechnik (IKT)**

Der Markt für Informations- und Kommunikationstechnologie soll 2012 um 11% auf umgerechnet 15,5 Mrd. Euro zulegen, hauptsächlich getragen durch die hohe Nachfrage nach Smartphones und Tablet-PC. Wachstumsimpulse kommen sowohl vom Staat mit höheren Ausgaben für die Ausweitung der Breitbandadaptation wie auch den Unternehmen für neue flutzerstörte IT-Infrastruktur. Im PC-Markt einschließlich Notebooks und Tablet-PC wird ein Absatzzuwachs um 53% auf 5,8 Mio. Einheiten prognostiziert. Allein das Tablet-Segment soll sich von 480.000 auf 2,4 Mio. Einheiten verfünffachen, kräftig gefördert durch das Regierungsprojekt „One Tablet per Child“. 2011 konnte der IKT-Markt insgesamt um 6,3% zulegen, wobei die Telekommunikation den größeren Anteil (76,9%) repräsentierte vor der IT-Hardware

(17,6%) und der Softwarebranche (5,5%).

### Umwelttechnik

Die Regierung möchte den Anteil der erneuerbaren Energien am Stromverbrauch in den kommenden zehn Jahren auf 25% anheben. Bei niedrigem Ausgangsniveau soll bis 2021 immerhin eine Gesamtkapazität von 9,2 Gigawatt aus erneuerbaren Quellen zur Verfügung stehen mit Schwerpunkt in der Bioenergie (4,4 GW) vor Wind & Solar (3,2 GW) und Wasserkraft (1,6 GW). Parallel wird die Produktion von Biokraftstoffen mit dem Ziel einer Substitution von 44% des Verbrauchs von fossilen Brennstoffen forciert. Aktuell basiert die Stromerzeugung zum Großteil auf Erdgas- (70%) und Kohlekraftwerken (12%), während der Beitrag von Wasserkraft und erneuerbaren Energien (8%) noch gering ist. Der Stromverbrauch belief sich 2011 auf 71.728 Kilotonnen Erdöläquivalent (ktoe) und soll bis 2021 um knapp 40% auf 99.838 ktoe ansteigen.

### Medizintechnik

Die Gesundheitsbranche befindet sich auf einem starken Expansionspfad, wozu nicht zuletzt die Perspektive einer regionalen Drehscheibe für den „Medical Tourism“ beiträgt und jährlich bereits über zwei Millionen ausländische Patienten anzieht. Entsprechend stark entwickelt sich der Markt für Medizintechnik, der laut dem Fachverband Thaimed 2012 wie im Vorjahr um gut 10% auf über 950 Mio. \$ zulegen könnte. Nach wichtigeren Produktgruppen verteilte sich die Nachfrage 2011 wie folgt: Diagnostik (26%), Konsumprodukte (27%), Orthopädie und Implantate (9%), Dentaltechnik (6%) und son-

stige (31%). Der Markt ist stark importabhängig, ausländische Produkte repräsentieren etwa zwei Drittel des Marktumsatzes - konzentriert auf die drei Länder USA, Japan und Deutschland mit einem relativen Anteil von zusammen 60%.

### Nahrungsmittel

Der Sektor Landwirtschaft konnte 2011 um 4,1% zulegen mit den größten Zuwächsen bei Fleisch (+8,0%), Früchten und Gemüse (+12,0%), pflanzlichen Ölen (+17,0%) und Milchprodukten (+8,8%). Lediglich der Zweig der Meeresprodukte fiel um 3,7% zurück infolge der Marktrückkehr von Vietnam, Indonesien und Lateinamerika. Der Export der Nahrungsmittelindustrie verbesserte sich um 20% auf 964 Mio. \$ und dürfte auch zukünftig im Rahmen des Marketingkonzepts „Kitchen of the World“ weiter ansteigen. Dies erfordert einen kontinuierlichen Erneuerungsbedarf in Verarbeitungstechnologie entsprechend der globalen Standards für Qualität, Sicherheit, Forschung und Entwicklung. 2011 stieg der Import von Nahrungsmittel- und Verpackungsmaschinen um bemerkenswerte 39% auf 523 Mio. \$ und sollte 2012 auch zweistellig zulegen.

### Tourismus

Die Tourismusindustrie verbuchte 2011 einen beachtlichen Zuwachs um knapp 20% auf 19,1 Mio. Besucher. Im 1. Quartal 2012 wuchs der Reisestrom zwar nur um 7% auf 5,7 Mio. Besucher, hochgerechnet könnten es im Gesamtjahr aber über 20 Mio. Gäste werden. Touristen aus Europa verzeichneten 2011 ein Plus um 14% auf 5,2 Mio. Personen, nach Ländern oder Regionen wurden dabei die größten Zuwächse aus Russland (+63%),

Spanien (+42%), Osteuropa (+13%) und Frankreich (+12%) registriert. Deutschland stand hinter Russland und dem Vereinigten Königreich auf dem dritten Rang mit 619.133 Besuchern, derweil der Reiseveranstalter TUI Thailand als das beliebteste Reiseziel der Deutschen bestätigte. Die Tourism Authority of Thailand möchte den positiven Trend weiter ausbauen, etwa mit „grünen“ Produkten sowie Spezialpaketen für Senioren oder pflegebedürftige Langzeiturlauber.



## Regierung sucht Know-how für Wassermanagement und Flutprävention

**Milliarden Investitionen in modernen Hochwasserschutz geplant – Vielfältiger Ausrüstungs- und Beratungsbedarf**

*Thailands Regierung hat für die nachhaltige Erneuerung seines Hochwasserschutzes einen Investitionsplan von umgerechnet rund 8,7 Mrd. Euro aufgestellt. Bauliche Maßnahmen in die Modernisierung und Erweiterung der Infrastruktur zum Schutz von Industrieparks und Wohnsiedlungen nehmen dabei den Großteil ein - darunter Deiche, Schleusen, Reservoirs, Flutwände und Pumpstationen. Beratungsbedarf besteht auch im privaten Wohnungsbau für bauliche Präventivmaßnahmen in den gefährdeten Bezirken im Großraum Bangkok. Im Rahmen der Flutprävention steigt die Bedeutung effizienter Informationsbeschaffung.*

Die Wahrscheinlichkeit, dass Thailand auch zukünftig von Überschwemmungen betroffen sein könnte, wird überwiegend recht hoch eingestuft. Auch die Agentur Standard & Poor's revidierte ihr einstiges Rating („Catastrophe Remote“) und reihte Thailand in die Länder mit einer hohen Wahrscheinlichkeit für wiederkehrende Flutkatastrophen ein.

Das südostasiatische Land möchte deshalb mithilfe privater Initiativen eine langfristige Lösung in den Bereichen Wassermanagement und Flutprävention herbeiführen. Interessierte Unternehmen wurden



zunächst aufgefordert, hierzu einen konzeptionellen Plan zum Design der Infrastruktur vorzulegen. Die Mitte 2012 veröffentlichten Leitlinien offerieren zwei Teilpläne mit 14 Komponenten im Wert von umgerechnet 8,7 Mrd. Euro, die einzeln oder zusammen beworben werden können. Die Präferenz der Regierung liegt bei einem Konsortium mit thailändischer Beteiligung, das vorzugsweise ein Angebot für das Gesamtpaket einreichen sollte.

Hauptverantwortung trägt die Water and Flood Management Commission (WFMC) unter Leitung des Ministers für Wissenschaft und Technologie Plodprasob Surasawadee, welche direkt dem Prime Minister's Office unterstellt ist. Für die Bearbeitung der Anträge wurde ein Ad-Hoc-Büro unter der Leitung des stellvertretenden WFMC-Sekretärs Weerapong Pairsuwan gegründet. Das Büro wird zunächst eine Shortlist erstellen und das beste Angebot als Grundlage für die Erstellung eines detaillierten Designs auswählen. Danach erfolgt die eigentliche Ausschreibung nach

Einzelprojekten, die allen Unternehmen offensteht, Subkontraktoren eingeschlossen.

Als zeitliche Frist für das konzeptionelle Design hat die Regierung drei Monate angesetzt. Der Zeithorizont für die Durchführung des Gesamtprojekts wurde mit mindestens fünf Jahren angegeben. Das gigantische Zukunftsprojekt orientiert sich an einem bereits im Januar 2012 vorgelegten „Master Plan on Water Resource Management“.

Der Masterplan sieht Investitionen über insgesamt 340 Mrd. Baht vor (B; circa 8,7 Mrd. Euro; 1 Euro = 39 B), davon 300 Mrd. B für Wassermanagementprojekte entlang des Flusses Chao Phraya. Der Großteil dieses Plans ist langfristiger Natur mit dem Ziel eines nachhaltigen Wassermanagements. Für kurzfristig dringliche Sofortmaßnahmen wurde ein „2012 Action Plan“ im Umfang von 18 Mrd. B beschlossen. Die meisten Investitionen konzentrieren sich auf die Instandsetzung, Erweiterung oder Neuschaffung

# Thailand - Regierung sucht Know-how für Wassermanagement und Flutprävention

der Infrastruktur. Im Chao Phraya Basin wurden hierfür drei Regionen am oberen, mittleren und unteren Flusslauf abgegrenzt.

## Langfristiger Masterplan ...

Der Masterplan mit seinen zwei Aktionsplänen wurde im Januar 2012 vorgestellt. Im März konnte

sollen die Khlongs für einen schnelleren Wasserablauf innerhalb der Deiche ausgebagert und weitere neun große

Masterplan zum Flutmanagement	
Gebiete/Budget	Strukturelle Maßnahmen (Kosten in Mrd. B)
Chao Phraya Basin Upstream (68 Mrd. B)	Bau und Reparatur von Dämmen und Reservoiren (50)*, Aufforstung (10), Regelwerke für Landnutzung und Entwicklung (5), Wasserwege und Frühwarnsysteme (3)*
Chao Phraya Basin Midstream (79 Mrd. B)	Auffangbecken für Höchstfluten (60), Präventive Infrastruktur in urbanen Gebieten (10), Regelwerke für Landnutzung und Entwicklung (5), Wasserwege und Frühwarnsysteme (4)*
Chao Phraya Basin Downstream (153 Mrd. B)	Konstruktion von Flutwegen (120), präventive Infrastruktur für Industriezonen (20)*, Regelwerke für Landnutzung und Entwicklung (10), Wasserwege und Frühwarnsysteme (3)*
Weitere Basins (40 Mrd. B)	Projekte in anderen Flussläufen einschließlich Infrastruktur

\*] im „2012 Action Plan“ enthalten

Quelle: Strategic Formulation Committee for Water Resource Management (SCWRM)

Das Downstream Basin mit sieben Provinzen - eingeschlossen der Großraum Bangkok - absorbiert bereits gut die Hälfte der Finanzmittel des Masterplans. Zu den Maßnahmen zählen die Aushebung von Flutwegen vom Chao Phraya in westlicher Richtung, die Errichtung von Flutwänden zum Schutz der Industrieparks, die Verstärkung der Deiche, die Reparatur von Schleusen und Pumpwerken, die Aushebung von Kanälen und Wasserreservoirs sowie andere schützende Infrastruktur, insbesondere im Großraum Bangkok.

das verantwortliche National Water Resources and Flood Policy Committee bereits 246 Sofortmaßnahmen im Chao Phraya Basin im Umfang von knapp 25 Mrd. B konkretisieren, davon fast zwei Drittel am Ostufer. Darunter befinden sich 50 Reparaturprojekte an Wassertoren zum Anbringen zusätzlicher Pumpstationen. Überwiegend handelt es sich aber um eine Verstärkung der Deiche an den Kanälen oder Khlongs Rapipat, Phrarachdamri, Ransgsit Phrayayoonsak, Khlong 7, Phraya Paleu, Phra Pi Mon, Maha Sawat. Zudem

Khlongs ausgehoben werden. Größere Drainagearbeiten sind zudem vor allem für die vier großen Staudämme Bhumibol, Sirikit, Pa Sak Jolasid und Chai Nat angesetzt. Zusätzlich sollen 177 Mrd. B in die Erneuerung und Ausbesserung des landesweiten Abwassernetzes investiert werden. Einige Straßen werden höher gelegt, um sie als Flutwand zu nutzen - was insbesondere auf den zusätzlichen Schutz der Industrieparks anzielt und teilweise auch von Japan finanziert wird.

### **...und kurzfristige Notstandsarbeiten**

Der Aktionsplan für 2012 über 18 Mrd. B verfolgt im Prinzip ein Notstandskonzept zur Minimierung von potenziellen neuen Verlusten und Schäden durch Überflutungen, wozu sechs Arbeitspläne formuliert wurden. Der zweitgrößte Posten ist mit 4,5 Mrd. B für Informations- und Warnsysteme abgestellt. Der Großteil des Budgets ist aber mit 12,6 Mrd. B für die Restaurierung und Effizienzsteigerung der bestehenden und errichteten physischen Infrastruktur vorgesehen. Hierbei wurden vier Schwerpunkte abgegrenzt: Renovierung von Dämmen, Deichen, Rückhalte-dämmen und Drainagesystemen (7,1 Mrd. B), Renovierung und Ausbaggern von Kanälen und Wasserabflüssen (1,7 Mrd. B), Erhöhung der Kapazität für Drainage und Wasserablaufmanagement (3,0 Mrd. B) sowie Verstärkung der Deiche (0,9 Mrd. B).

Auch der private Wohnungsbausektor bedarf noch einiger präventiver baulicher Investitionen. Die Housing Finance Association beklagt in diesem Rahmen den Mangel an verlässlichen Informationen für größere Wohnungssiedlungen in einigen Bangkok Stadtbezirken wie etwa Bangkok Yai und Bang Bua Thong, die beide letztes Jahr stärker betroffen waren. In vielen neuen Bauprojekten bestehen auf Seiten der Bauträger zumeist nur wenige Erkenntnisse, welche baulichen Sondermaßnahmen für kommende Überschwemmungen nach neuestem technischen Stand am besten geeignet wären - auch hier könnte

deutsches Know-how sicher förderlich sein. Viele Projektentwickler behelfen sich mit Flutsperren, Deichanlagen oder Anhebungen des Baugrundstücks.

Als ausländischer Partner mit technischer und administrativer Expertise hat sich in Thailand bisher vor allem die Japan International Cooperation Agency (JICA) stark engagiert. Die JICA-Experten wurden in die Abfassung des thailändischen Masterplans eingebunden und offensichtlich besteht wohl auch die Zusage weiterer finanzieller Unterstützung bei Flutplänen und Hochwasserschutzstrategien. Beide Länder sehen ihre Zusammenarbeit im Rahmen des Japan-Thailand Economic Partnership Agreement weiter dynamisch wachsen - und Japan äußerte auch neben dem Flutengagement bereits Interesse an anderen Infrastrukturprojekten wie etwa der Eisenbahn oder Telekommunikation.

### **Aufbau von Datenbanken**

Thailand wird auch bedeutende Investitionen in moderne Informationstechnologie zur Bewältigung zukünftiger Flutkatastrophen vornehmen müssen. In den zwei Aktionsplänen für kurzfristige und langfristige Maßnahmen wurde hierfür ein Budget von umgerechnet fast 185 Mio. Euro für neue Systeme zur Datenanalyse, Information, Wettervorhersage, Kontrolle und Frühwarnung festgesetzt. Der Technologiebedarf in IT und Elektronik erstreckt sich über Satelliten- und Sensorensysteme, Videoüberwachung, Datenbanken und Software.

Darunter befindet sich auch ein Plan für Information, Vorhersage und Schutzmaßnahmen. Für Infrastruktur, Management und Aufklärung wurden vier Arbeitsbereiche oder Ziele vorgegeben: Entwicklung von Datensystemen, Schaffung hypothetischer Szenarios, Etablierung von Institutionen zum Wassermanagement und höhere Effizienz der Warnsysteme. Im Bereich der Frühwarnung wurden dabei folgende Aufgaben fixiert: Erhöhung und Verbesserung der Beobachtungsstationen an den wichtigsten Flüssen, Installation von Videoüberwachungsanlagen (CCTV) an den Schleusen und Pumpstationen, Modernisierung der Satelliten- und Sensorsysteme sowie Reorganisation und Entwicklung von Katastrophenwarnsystemen.

### **Beschaffung von Kontroll- und Frühwarnsystemen**

Im Rahmen des kurzfristigen Aktionsplans für 2012 und 2013 entfallen 4,5 Mrd. B auf den Bereich Information, Vorhersage und Warnsysteme. Die Umsetzung erfolgt über vier Arbeitsprogramme: Formulierung eines Datenbankplans/Gründung eines nationalen Datacenters, Ausarbeitung eines Vorhersagesystems, Erarbeitung eines Plans zur Entwicklung von Warnsystemen (einschließlich CCTV) und Einrichtung eines Raums für die Überwachung und Steuerung des Schleusensystems.

In dem längerfristigen Plan für nachhaltiges Wassermanagement über insgesamt 300 Mrd. B wird der IT- und Monitoring-Bereich nochmals mit einem Budget von 3

Mrd. B berücksichtigt. Zusammen hat Thailand somit in diesem Zweig Investitionen von insgesamt 7,5 Mrd. B oder umgerechnet rund 185 Mio. Euro angesetzt.

## Neues Zentrum für Wasser- und Flutmanagement

Wie schon im Frühjahr 2012 verlautete, bereitet die Regierung die Gründung eines Zentrums für ein effizientes Management von Wasser- und Flutinformationen vor, das unter der Kontrolle des im letzten Herbst gegründeten Water and Flood Management Committee (WMFC) stehen wird. Informationsquellen sind dabei das Meteorological Department, das Royal Irrigation Department und das Water Resources Department. Das Zentrum wird deren Informationen sammeln, analysieren und in eine Datenbank einspeisen.

Die Gründungsidee basiert nicht zuletzt auf der Erfahrung aus der letzten Krise mit widersprüchlichen und verwirrenden Informationen seitens unterschiedlicher Institutionen. Bezweckt werden nunmehr effektive und vereinheitlichte Informationen, die zudem auch der Bevölkerung einfach und verständlich nahegebracht werden sollen. Die Einführung moderner Technologie für Vorhersagen und Warnsysteme - wie etwa der Satellitenüberwachung oder Monitoring-Systemen für größere Entfernungen - ist implizit.

Thailands Meteorological Department selbst forderte von der Regierung fortschrittlichere Methoden zur Vorhersage von Niederschlagsmengen und Überflutungen. Als geeignetes Instrument erachten die Experten die „Quantitative Nieder-

schlagsschätzung“ (QPE - Quantitative Precipitation Estimate). Das System findet bereits breite Anwendung in Europa, den USA, Japan oder auch der VR China - in Südostasien wäre Thailand das erste Land. Für die Einführung der QPE-Technologie müssten die Radar- und Datensammlungsgeräte entsprechend angepasst werden, heißt es. Zum Zweck der besseren Vorhersage von Niederschlägen beantragte das Department bei der Regierung ein Budget von 3 Mrd. B, bisher beschränkte sich das Jahresbudget für Verbesserung und Erhaltung auf 300 Mio. B.

Da Japan bereits über einschlägige Erfahrungen verfügt, sicherte die JICA Thailand die Kooperation in der Aufstellung einer Datenbasis zur akkuraten Schätzung zukünftiger Wassermassen vor. Überhaupt waren Japans technische Experten bereits recht frühzeitig im Katastrophengebiet, stellen doch japanische Unternehmen den Großteil der Auslandsinvestitionen in den sieben überfluteten Industriezonen.

Im nördlichen Chiang Mai wurde eine regionale Initiative für die gemeinsame Entwicklung eines Flutwarnsystems für Erdbeben und Springfluten vereinbart. Die Träger des Projekts sind das Department of Disaster Prevention and Mitigation (DDPM) und das National Electronics and Computer Technology Center (NECTEC). Gegenstand des Abkommens ist die Warnung aller 22 Distrikte von Chiang Mai vor möglichen Fluten aller Art und die Etablierung von Warnsystemen in 243 Dörfern. Auch Forschungen zur Effizienzsteigerung des Systems gehören mit zum Projekt.



Foto: © nuttapong p - iStockphoto.com

## Impressum

### Herausgeber

Germany Trade and Invest  
Gesellschaft für Außenwirtschaft und Standortmarketing mbH  
Villemombler Straße 76  
53123 Bonn  
T. +49(0)228 24993-0  
F. +49(0)228 24993-212  
E-Mail: [info@gtai.de](mailto:info@gtai.de)  
Internet: [www.gtai.de](http://www.gtai.de)

### Autoren

Dr. Waldemar Duscha - Bangkok, Thomas Hundt - Hanoi

### Ansprechpartner/-in

Alexander Hirschle - Asien-Pazifik, Bereichsleiter  
T. +49(0)228 24993-398  
E-Mail: [Alexander.Hirschle@gtai.de](mailto:Alexander.Hirschle@gtai.de)

Wilma Knipp - Thailand  
T. +49(0)228 24993-259  
E-Mail: [Wilma.Knipp@gtai.de](mailto:Wilma.Knipp@gtai.de)

Helmut Kahlert - Vietnam  
T. +49(0)228 24993-209  
E-Mail: [Helmut.Kahlert@gtai.de](mailto:Helmut.Kahlert@gtai.de)

### Redaktionsschluss

August 2012

Alle Rechte vorbehalten. © Nachdruck - auch teilweise - nur mit vorheriger ausdrücklicher Genehmigung.  
Trotz größtmöglicher Sorgfalt keine Haftung für den Inhalt.

### Hauptsitz der Gesellschaft

Friedrichstraße 60, 10117 Berlin

### Geschäftsführer

Dr. Jürgen Friedrich, Michael Pfeiffer

### Layout

Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und vom Beauftragten der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

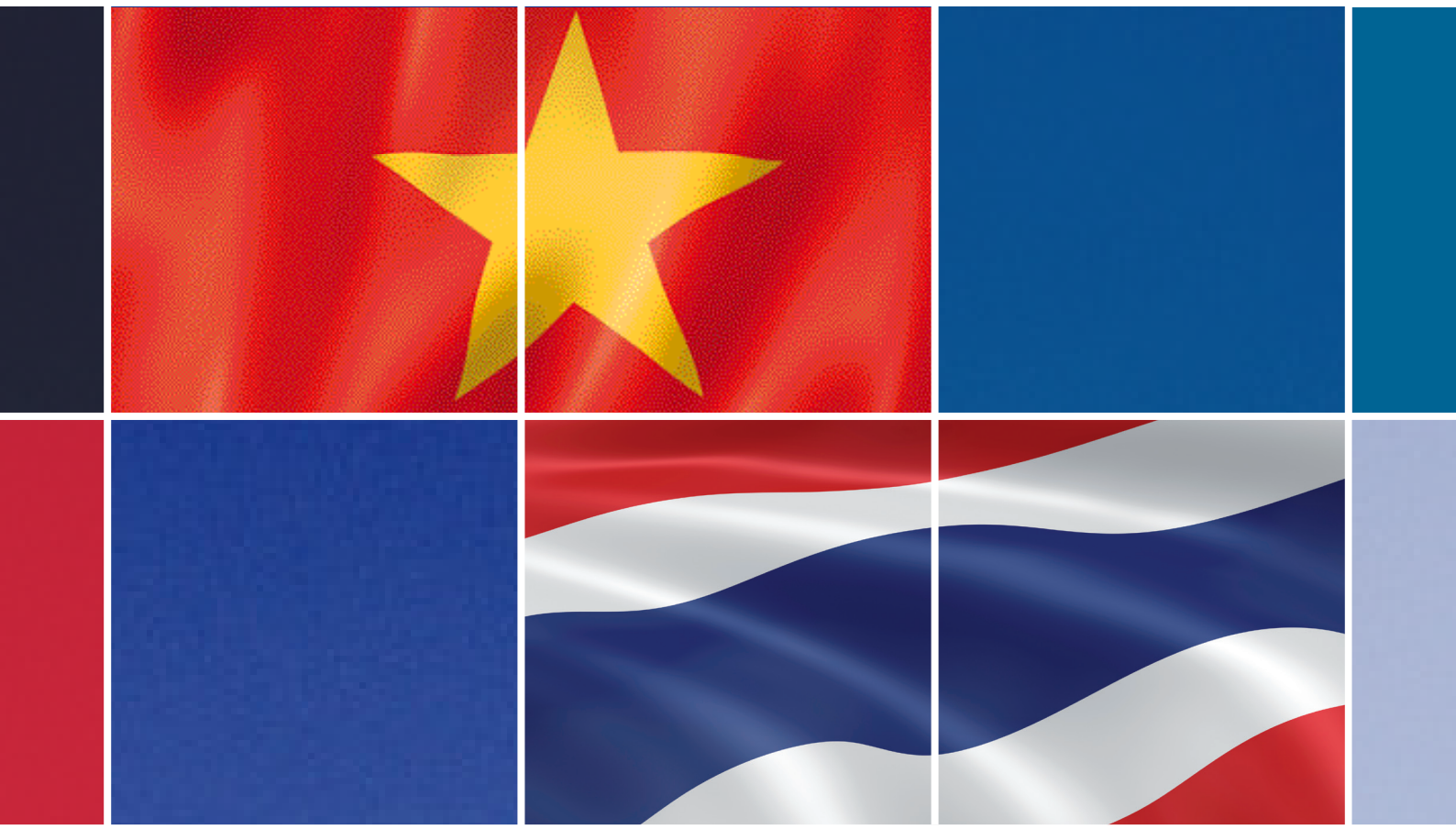


Foto: © daboost, nmcandre - Fotolia.com

## Über uns

*Germany Trade & Invest* ist die Gesellschaft zur Außenwirtschaftsförderung der Bundesrepublik Deutschland. Sie unterstützt deutsche Unternehmen, die ausländische Märkte erschließen wollen, mit Außenwirtschaftsinformationen.

*Germany Trade & Invest* wird gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Technologie und vom Beauftragten der Bundesregierung für die Neuen Bundesländer aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.

**Germany Trade and Invest**  
Gesellschaft für Außenwirtschaft  
und Standortmarketing mbH

Villemombler Straße 76  
53123 Bonn

T. +49 (0)228 24993-0  
F. +49 (0)228 24993-212  
info@gtai.de

[www.gtai.de](http://www.gtai.de)