



18.09.2014

## ASEAN Economic Community lockt Automobilkonzerne

### 2013 sechstgrößter Kfz-Markt weltweit / Strategische Planung der Standorte in der Region / Von Roland Rohde

Jakarta (gtai) - Ende 2015 startet die ASEAN Economic Community (AEC). Sie sieht einen ungehinderten Warenverkehr innerhalb der zehn Mitgliedsstaaten vor. Tatsächlich bleiben viele nichttarifäre Handelshemmnisse vorerst bestehen. Die in Südostasien dominierende japanische Automobilindustrie investiert indes kräftig in der Region und baut insbesondere im größten Land Indonesien ihre Kapazitäten aus. Der Archipel dürfte sich zusammen mit Thailand zum führenden Standort aufschwingen. (Internetadressen)

Südostasien wird als Absatzmarkt für internationale Automobilhersteller immer wichtiger. Insgesamt wurden 2013 in den sieben größten Märkten - Thailand, Indonesien, Malaysia, Philippinen, Vietnam, Singapur und Brunei - laut Angaben der ASEAN Automotive Federation (AAF) mehr als 3,5 Mio. Kraftfahrzeuge verkauft. Damit haben sich die Absatzzahlen gegenüber 2007 verdoppelt. Die drei restlichen Länder des eher lockeren ASEAN-Staatenverbundes - Myanmar, Laos und Kambodscha - fallen derweil statistisch nicht ins Gewicht.

Als Produktionsstandort spielt die Region ebenfalls eine bedeutende Rolle. Gemäß AAF-Zahlen wurden 2013 in Thailand, Indonesien, Malaysia, den Philippinen und Vietnam über 4,4 Kfz hergestellt. Das kam gegenüber 2007 einer Steigerung um den Faktor 2,2 gleich. Somit produzieren die Fabriken in Südostasien nicht nur für den Eigenbedarf, sondern exportieren auch in Länder außerhalb der ASEAN-Gruppe.

#### Entwicklung von Kfz-Neuzulassungen und -Produktion in der ASEAN-Region (in Einheiten)

Jahr	Neuzulassungen 1)	Produktion 2)
2006	1.782.357	1.987.100
2007	1.886.537	2.215.944
2008	2.127.048	2.704.342
2009	1.913.098	2.123.746
2010	2.515.930	3.102.170
2011	2.593.769	2.994.629
2012	3.473.288	4.237.980
2013	3.549.506	4.439.474

1) Thailand, Indonesien, Malaysia, Philippinen, Vietnam, Singapur und Brunei; 2) Thailand, Indonesien, Malaysia, Philippinen, Vietnam

Quelle: ASEAN Automotive Federation (AAF)

### ASEAN fährt als Kfz-Hersteller vor Indien

Damit kann sich die Region auch international sehen lassen. Gemäß International Organisation of Motor Vehicle Manufacturers (OICA), die unter anderem die Zahlen der AAF übernimmt, stellte die ASEAN 2013 hinter VR China, EU, NAFTA, Japan und Korea (Rep.) den sechsgroßten Produktionsstandort für Automobile dar. Damit rangierte die Region sogar noch vor Indien. Absatzseitig lag sie deutlich vor Korea (Rep.), aber hinter Brasilien ebenfalls auf Rang sechs.

#### Weltweiter Kfz-Markt 2013 (in Einheiten)

	Produktion	Absatz
VR China	22.116.825	21.984.100
NAFTA-Länder, davon	16.478.103	18.764.371
.USA	11.045.902	15.883.969
.Mexiko	3.052.395	1.100.542
.Kanada	2.379.806	1.779.860
EU-27, davon	16.183.724	14.094.984
.Deutschland	5.718.222	3.257.718
.Spanien	2.163.338	822.950
.Frankreich	1.740.000	2.201.068
Japan	9.630.070	5.375.513
Korea (Rep.)	4.521.429	1.543.364
ASEAN-Länder, davon	4.439.474	3.549.506
.Thailand	2.457.057	1.330.672
.Indonesien	1.208.211	1.229.901
Indien	4.174.713	3.241.209
Brasilien	3.740.418	3.767.370
Russische Föderation	2.175.311	2.950.483

Quelle: Organisation of Motor Vehicle Manufacturers (OICA)

Indonesien und Thailand sind traditionell die größten ASEAN-Absatzmärkte und -Produktionsstandorte, während Malaysia auf Platz drei liegt. Vietnam und die Philippinen folgen mit weitem Abstand. In welche Richtung sich die genannten Länder mittel- bis langfristig bewegen, hängt vor allem von den japanischen Investoren ab. Sie geben in der Region den Ton an, denn sie sind als Joint-Venture-Partner an zahlreichen Fabriken beteiligt.

### Japan verlagert Schwerpunkt nach Indonesien

Nahezu alle Anbieter aus dem "Reich der aufgehenden Sonne" haben eine merkliche Aufstockung ihrer Kapazitäten in Indonesien angekündigt. Toyota ließ sogar verlautbaren, bereits ab 2016 mehr als die Hälfte seiner Produktion von dort - zumeist in andere Länder der ASEAN - exportieren zu wollen. Im Gegenzug stellt der Branchenprimus laut einer Pressemeldung von Anfang 2014 seine Neuinvestitionen in Thailand - eine geplante Erhöhung der Fertigungskapazitäten um 200.000 Einheiten für umgerechnet rund 600 Mio. US\$ - auf den Prüfstand.

Als Grund wurde die unsichere politische Situation genannt. Eine Lösung für die sich über Jahre hinziehende Staatskrise zeichnet sich noch nicht ab. Im Gegenzug dazu herrscht in Indonesien seit der Jahrtausendwende nahezu Friedhofsruhe. Ohne große Probleme vollzogen sich im Sommer 2014 die Präsidentenwahlen. Der Gewinner, Joko Widodo, gilt als wirtschaftsfreundlich und reformfreudig. Er war Wunschkandidat der ausländischen Investoren.

Für Toyota verschieben sich die Schwerpunkte daher in Richtung Indonesien. Dort verkaufte der Konzern 2013 rund 435.000 Fahrzeuge, in Thailand immerhin noch 446.000 Autos. Dennoch sind die in Thailand aufgebauten Produktions- und Zulieferkapazitäten derart groß und etabliert, dass das Königreich auf absehbare Zeit ein wichtiger Automobilstandort bleiben dürfte.

Nicht nur Toyota schaut mit Spannung auf den Start der neuen südostasiatischen Wirtschaftsgemeinschaft ASEAN Economic Community (AEC) Ende 2015. Sie erlaubt den zollfreien Warenaustausch zwischen den Mitgliedsstaaten. Allerdings werden bereits jetzt nur noch rund 1% aller Importe und Exporte innerhalb der ASEAN tatsächlich verzollt. Viel dürfte sich daher vorerst nicht ändern.

Entscheidender - insbesondere für die Automobilindustrie - ist die Harmonisierung der unterschiedlichen nationalen Standards und Normen. Sie wird zwar ausdrücklich angestrebt, bislang gibt es aber noch keinerlei greifbare Ergebnisse. Derweil nutzt beispielsweise Indonesien die verbleibende Zeit, um neue Regulierungen zu erlassen und damit die einheimische Industrie zu schützen.

#### **Aufteilung in Zuliefer- und Fertigungsländer**

Doch die AEC dürfte sich nach Ansicht von Kennern der Region als "selbsterfüllende Prophezeiung" entpuppen. Insbesondere die japanischen Autokonzerne richten ihre Investitionsentscheidungen bereits jetzt auf den ASEAN-Markt als Ganzes aus. Sie wollen langfristig die Fertigung beziehungsweise Endmontage ihrer Fahrzeuge auf wenige Länder, von denen aus sie den Rest der AEC beliefern, beschränken. Dabei soll ein bestimmtes Modell in der Regel nur noch an einem einzigen Standort gefertigt werden.

Laut einer Studie des japanischen NLI Research Institute von Anfang 2014 dürften sich Thailand und Indonesien als Hubs für die Endfertigung etablieren, während andere ASEAN-Länder - insbesondere solche mit niedrigen Lohnkosten - verstärkt Teile zuliefern. Eine Ende 2013 veröffentlichte Analyse der japanischen Investitionsströme des Mizuho Research Institute ergab, dass die Autokonzerne bereits jetzt ihre Gelder hauptsächlich nach Thailand und Indonesien fließen lassen. Daneben spielte auch Vietnam eine gewisse Rolle.

#### **Internetadressen:**

ASEAN Automotive Association (Sitz: Philippinen)

Internet: [▶ http://www.asean-autofed.com/index.html](http://www.asean-autofed.com/index.html); E-Mail: [▶ secretariat@asean-autofed.com](mailto:secretariat@asean-autofed.com)

International Organisation of Motor Vehicle Manufacturers (OICA)

Internet: [▶ http://www.oica.net](http://www.oica.net)


(R.R.)

## Dieser Artikel ist relevant für:

Indonesien, Thailand, ASEAN  
Personenkraftwagen (Pkw)

### KONTAKT

**Helmut Kahlert**

 0228/24993-209

 **Ihre Frage an uns**

### VERWANDTE ARTIKEL

-  Branche kompakt - Kfz-  
Industrie und Kfz-Teile -  
Marokko, 2014
-  Branche kompakt - Kfz-  
Industrie und Kfz-Teile -  
Spanien, 2014
-  Taiwan setzt bei  
Elektromobilität  
Prioritäten
-  Aktuelle Trends aus  
Kenia
-  Automobilkonjunktur in  
ASEAN-Region läuft  
2014 rund

[http:// www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1082656.html](http://www.gtai.de/GTAI/Navigation/DE/Trade/maerkte,did=1082656.html)

© 2014 Germany Trade & Invest

Gefördert vom Bundesministerium für Wirtschaft und Energie aufgrund eines Beschlusses des Deutschen Bundestages.