

Branche kompakt | Thailand | Automobilsektor

Größter Kfz-Standort in Südostasien schmiedet neue Pläne

Fahrzeugproduktion und -absatz erholen sich von der Coronakrise. Pick-up-Wagen bleiben Bestseller. Die Regierung setzt Ziele für Elektromobilität.

08.03.2021

Von Thomas Hundt | Bangkok

Markttrends Automobilwirtschaft

Die Auswirkungen der Coronapandemie auf den Inlandsmarkt in Thailand und Exporte flachen ab. Gezielte Förderungen von Elektrofahrzeugen und Biokraftstoffen werden diskutiert.

- ▶ Kfz-Markt durchaus mit Potenzial
- ▶ Von Diesel-Pick-ups und Eco-Cars Übergang zu Elektroautos
- ▶ Suche nach Innovationen und den Kfz der Zukunft
- ▶ Kraftstoffe sind günstig, Euro 5 muss warten

Kfz-Markt durchaus mit Potenzial

Die Fahrzeugdichte im Schwellenland Thailand fällt im Vergleich zu der in Industrieländern noch etwas geringer aus. In Deutschland sind bei 83 Millionen Einwohnern circa 51 Millionen zwei- und mehrspurige Kfz unterwegs. Auf die 69 Millionen Einwohner in Thailand waren Ende 2020 rund 41 Millionen Fahrzeuge und davon 21 Millionen Motorräder zugelassen. Insbesondere in den ländlichen Regionen werden in den nächsten Jahrzehnten noch viele Menschen von ihren Zweirädern auf Pkw und Pick-ups (Geländewagen mit Pritsche) umsteigen.

Weil die Bürger derzeit Angst vor einer Ansteckung mit dem Coronavirus haben, nimmt der Individualverkehr und der Wunsch nach einem eigenen Auto wieder zu. In der Metropole Bangkok, wo 11 Millionen Fahrzeuge zugelassen sind, hatten Pkw und Motorräder als Transportmittel an Attraktivität verloren. Viele Bürger waren vor Corona auf den öffentlichen Nahverkehr umgestiegen, der weiter ausgebaut wird, oder nutzten zunehmend die günstigen Taxis oder den Fahrdienst Grab.

Mietfahrzeuge spielen bisher eine kleine Rolle. Das Verleihgeschäft dürfte 2020 wegen fehlender Touristen und Geschäftsreisenden auf 450 Millionen US-Dollar (US\$) gefallen sein, dürfte langfristig aber zweistellig wachsen. Pioniere wie die Firma Haupcar bieten auch erste Fahrzeuge zum Carsharing an, darunter können die Kunden auch Elektroautos auswählen.

Von Diesel-Pick-ups und Eco-Cars Übergang zu Elektroautos

Der thailändische Staat hat in den letzten Jahrzehnten den Aufbau der größten Kfz-Industrie innerhalb der südostasiatischen Staatengemeinschaft ASEAN erfolgreich flankiert. Er unterstützt seit Mitte der 80er Jahre Fertigungen von Modellen, die er für zukunftsfähig hält. In der ersten Phase förderte er den Verkauf und die Produktion von robusten Lieferwagen (Pick-up-Truck), die immer noch Verkaufsschlager in Thailand sind und auch für ausländische Märkte produziert werden.

Die Regierung lancierte dann im Jahr 2007 ein zusätzliches Programm, um Fertigungen von effizienten Kleinwagen ins Land zu holen. Das Eco-Car-Programm unterstützt seitdem Absatz und Produktion von kleinsten, schadstoffarmen Autos.

Käufer von Eco-Cars entrichten auf den Verkaufspreis derzeit eine reduzierte Verbrauchssteuer. Das Programm ist im Inlandsmarkt erfolgreich. Eco-Cars Made in Thailand werden zudem in großem Stil exportiert. Das Programm läuft im Jahr 2025 aus. Die Hersteller fordern nun Klarheit über dessen Fortführung und künftige Marktinstrumente, um ihre Modellpolitik und Investitionen planen zu können.

Die Regierung hat im Rahmen ihrer Covid-19-Hilfsmaßnahmen den Kfz-Absatz nicht gesondert unterstützt. Das Excise Department des Finanzministeriums arbeitet aber an einer notwendigen Reform der Verbrauchssteuer Excise Duty auf Kfz-Verkäufe. Die Steuersätze hängen von der Fahrzeugklasse und seit 2016 von den CO₂-Emissionen ab. Sie reichen von 2 bis 40 Prozent und bevorzugen Anschaffungen von kleinstmotorigen, schadstoffarmen Fahrzeugen, von Hybridfahrzeugen und vollelektrischen Fahrzeugen.

Suche nach Innovationen und den Kfz der Zukunft

Die Hersteller importieren in der Regel die Fahrzeugtechnik und haben kaum eigene Marken aufgebaut. Fachleute attestierten, dass ein Nachholbedarf bei eigenen Innovationen und selbst entwickelten Technologien besteht.

Die nationale Entwicklungsstrategie „Thailand 4.0“ aus dem Jahr 2017 sieht vor, dass der Standort sich in den nächsten beiden Jahrzehnten zu einem Produktionshub sowie Forschungs- und Entwicklungszentrum von Autos der nächsten Generation entwickelt. Die Agentur Thailand Board of Investment (BOI) befreit Unternehmen, die in neue Technik investieren, von Steuern und das staatliche Thailand Automotive Institute soll eine Modernisierung der nationalen Industrie zielgerichtet begleiten.

Kraftstoffe sind günstig, Euro 5 muss warten

Neue Fahrzeuge müssen lediglich die Abgasnorm Euro 4 erfüllen. Die Einführung des Standards Euro 5 wurde mehrfach angekündigt und dann verschoben, denn einige Motoren erreichen immer noch nicht die notwendigen Schadstoffwerte und die Raffinerien müssen ihre Anlagen für die Produktion von Euro-5-Kraftstoffen noch aufwerten.

Der staatliche Oil Fund of Thailand subventioniert die Preise von Biokraftstoffen. Der B20-Dieselmotorenkraftstoff und das mit Ethanol versetzte E20-Benzin kosteten daher im Februar 2020 weniger als 70 Eurocent.

Dieselmotoren treiben knapp 60 Prozent aller Kfz an, insbesondere die beliebten Pick-up-Trucks verbrennen Diesel. Das Fettsäuremethylester für Biodiesel wird aus lokalem Palmöl gewonnen und zu 10 oder 20 Prozent dem fossilen Diesel beigemischt.

Das Energieministerium wollte eigentlich die 20 Prozent Beimischung von Ethanol als Standard etablieren und das E10-Benzin abschaffen. Das Ethanol wird aus lokalem Zuckerrohr und Maniok gewonnen, deren Ernten 2020 zurückgingen. Das Ethanol wird außerdem dringend für die Produktion von medizinischen Desinfektionsmitteln benötigt.

Von Thomas Hundt | Bangkok

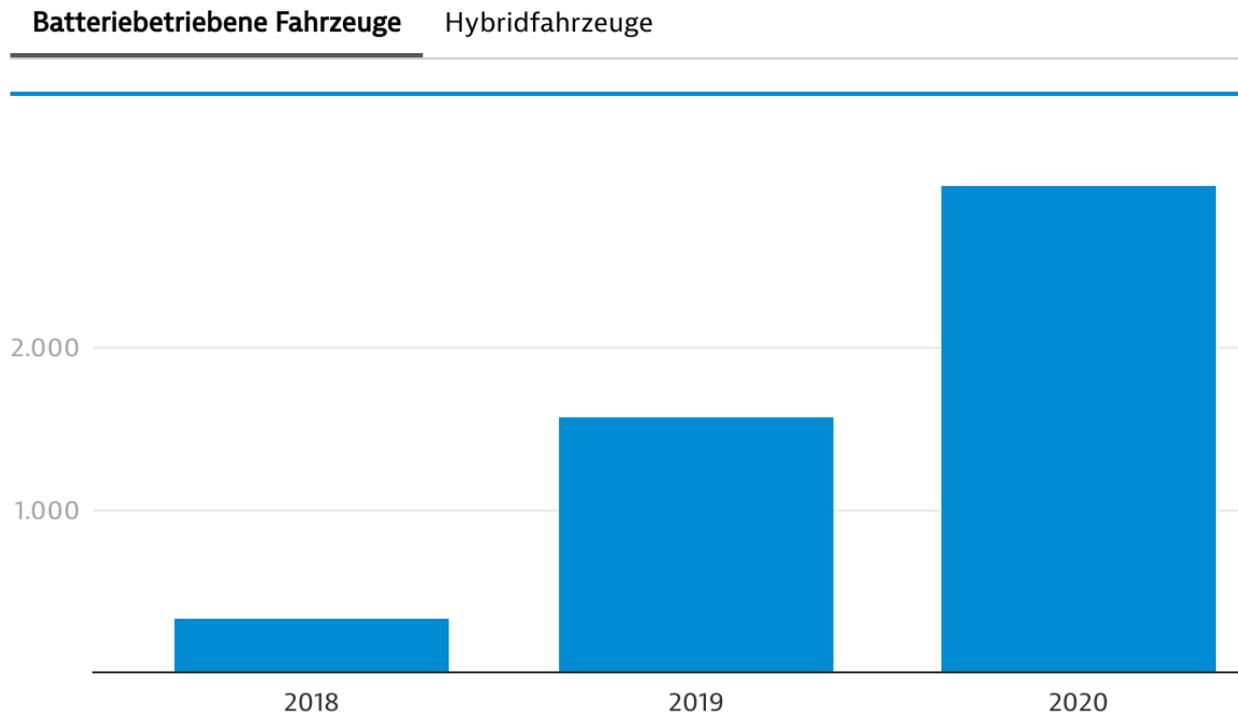
E-Mobility

Thailand will 2030 circa 875.000 Elektrofahrzeuge produzieren. Erste E-Mobility-Projekte laufen. Hybridfahrzeuge verkaufen sich gut.

E-Mobilität kommt aus den Startlöchern

Ende 2020 waren landesweit 179.034 Hybridelektroautos zugelassen. Die Anzahl der insgesamt registrierten vollelektrischen Vier- und Zweiräder belief sich aber nur auf 5.685 Fahrzeuge. Der Großteil der Verkäufe von neuen rein batteriebetriebenen Fahrzeugen (BEV) entfiel 2020 auf Motorräder (1.591 Stück). E-Autos holten mit 1.288 Neuzulassungen aber auf. Insbesondere Verkäufe des Modells ZS EV des chinesischen Herstellers MG sorgen für den Aufschwung.

Neuzulassungen von Elektrofahrzeugen in Thailand (Stückzahlen)*)



*) Autos, Motorräder, Tuk Tuk (Dreiräder)

Quelle: Electric Vehicles Association of Thailand

[Auf Datawrapper anschauen](#) [↗](#)

Elektrofahrzeuge aus China nun zollfrei

Zwischen China und den zehn Ländern der südostasiatischen Staatengemeinschaft ASEAN trat im Juli 2005 das Freihandelsabkommen Agreement on Trade in Goods of the China-ASEAN in Kraft. Thailand hatte sich darin verpflichtet, ab dem Jahr 2018 die Zölle auf Elektroautos aus China auf Null zu senken.

Für Elektro-Personenkraftwagen mit Herkunft EU gilt ein Importzollsatz von 80 Prozent. Entsprechende Modelle mit Ursprung Südkorea unterliegen einem Präferenzzollsatz von 40 Prozent, für solche mit Ursprung Japan gilt ein Vorzugszollsatz von 20 Prozent. Beide Länder haben Freihandelsabkommen mit den Ländern der ASEAN abgeschlossen. Die Wiederaufnahme von Verhandlungen über ein Freihandelsabkommen zwischen Thailand und der EU werden derzeit geprüft.

Branchenvertreter befürchten, dass importierte E-Autos aus China den Markt überrollen und den geplanten Aufbau einer E-Fahrzeugindustrie verhindern. Das Unternehmen SAIC Motor aus China produziert in Thailand bereits Hybridfahrzeuge der Marke MG und importiert das BEV-Modell ZS EV. Der Konzern BYD hat ebenfalls erste BEV-Modelle verkauft und sondiert den Markt.

Der chinesische Konzern Great Wall, der 2020 eine Fabrik der US-amerikanischen Kfz-Firma GM in der Provinz Rayong übernahm, will dort ab 2021 batterieelektrische Autos (BEV) bauen. Great Wall hat angekündigt, künftig mehrere neue BEV-Modelle anzubieten.

Aufbau der Ladeinfrastruktur beginnt

Dem 2015 gegründeten Verband EVAT (Electric Vehicle Association of Thailand) gehören 160 Unternehmen an, darunter Autohersteller, -zulieferer sowie Energieunternehmen. EVAT möchte Elektrofahrzeugen zum Durchbruch verhelfen und den Aufbau von Ladestationen unterstützen.

Der Verband zählte im November 2020 landesweit 647 Ladestandorte mit 706 Gleichstromanschlüssen (DC) und mit 1.220 Wechselstromanschlüssen (AC). Bei AC-Steckverbindungen hat sich das Thai Industrial Standards Institute für den europäischen Standard IEC 62196 Typ 2 entschieden. Eine Entscheidung über den künftigen DC-Verbindungsstandard steht noch aus.

Die meisten Ladestationen betrieb 2020 das Energieunternehmen Energy Absolute (EA) unter der Marke EA Anywhere. EA baut seine Ladesäulen an Gewerbestandorten in Bangkok weiter aus. Auch die Firma Evolt Technology erweitert ihr Ladenetz. Ein weiterer Anbieter von Ladetechnik ist die Firma Sharge Management.

BMW Thailand kooperiert beim Aufbau seines Ladenetzwerkes ChargeNow mit dem Handelskonzern Central, mit der Immobiliengesellschaft AP und dem Ladesäulenbetreiber GLT Green. Weitere Ladeinfrastrukturen errichten die drei staatlichen Stromversorger EGAT, PEA und MEA sowie der Energiekonzern PTT, der seine Tankstellen mit E-Ladesäulen ausstattet.

Die Firma GPSC eröffnete im Dezember 2020 ihre 30-Megawattstunden-Produktion von halbfesten Lithium-Ionen-Batterien, die in E-Fahrzeugen eingesetzt werden können. Die Aktiengesellschaft EA wird 2021 die erste Phase ihrer 1 Gigawattstunden Lithium-Ionen-Batterien Fabrik in Betrieb nehmen. EA fertigt bereits vollelektrische Fähren für bis zu 200 Passagiere, die in Bangkok auf dem Fluss Chaophraya verkehren werden.

EA-Fertigungslinien für elektrische Busse und Lkw sollen 2021 mit einer Jahreskapazität von 3.000 Einheiten pro Jahr anlaufen. Und die EA-Tochtergesellschaft MINE Mobility Corporation möchte zudem Produktion und Verkauf des E-Autos MINE SPA1 im Jahr 2021 starten.

Neue Ziele für E-Fahrzeuge in Arbeit

Das Office of Industrial Economics, ein Wirtschaftsforschungsinstitut des Industrieministeriums, arbeitet derzeit an einer nationalen Strategie für E-Fahrzeuge. Es schlägt bis 2030 ein Verkaufsziel von jeweils 875.000 Hybridfahrzeugen und vollelektrischen Fahrzeugen vor. Der Absatz von 1,75 Millionen E-Fahrzeugen würde damit bei einem Fahrzeugmarkt von rund 2,5 Millionen Einheiten einen Anteil von 70 Prozent erreichen.

Das Industrieministerium will daher zusätzliche Förderungen vorschlagen, denn Käufer von Hybridautos und BEV erhalten keine direkten Prämien. Sie bezahlen aber eine reduzierte Verbrauchssteuer (Excise Tax). Die Excise Tax auf vollelektrische Pkw beträgt 8 Prozent und auf solche, die in Thailand im Rahmen des BOI-Förderprogramms produziert werden, sind nur 2 Prozent zu entrichten.

Verbrauchssteuersätze beim Kauf von Pkw mit weniger als 3.000 Kubikzentimetern Hubraum (in Prozent)

Ausstoß Kohlendioxidemissionen in Gramm pro km	Pkw mit Benzinmotoren	Hybridfahrzeuge	Hybridfahrzeuge mit BOI-Status*)
unter 100	25	8	4
101 bis 150	25	16	8
151 bis 200	30	21	10,5
über 200	35	26	13

*) Förderprogramm des Thailand Board of Investment (BOI)Quelle: EVAT

Auf das BOI-Programm für E-Fahrzeuge, das bis 2018 lief, haben sich 26 Projekte mit einem gesamten Investitionswert von 2,6 Milliarden US\$ erfolgreich beworben. Der BOI genehmigte fünf Fertigungen von Hybridfahrzeugen (Honda, To-

yota, Nissan, Mitsubishi, Mazda), sechs von Plug-in-Hybrid Autos (BMW, Mercedes, MG, Mitsubishi, Audi, Toyota), 13 Produktionen von BEV (unter anderem von Fomm, Takano Auto, Sammitr, Skywell, Mercedes, Audi, Mine, Mitsubishi, MG, Nissan, Toyota) und zwei Fertigungen von Elektro-Bussen.

Die Vorhaben mit einer Gesamtkapazität von mehr als 566.000 E-Fahrzeugen sind in unterschiedlichen Umsetzungsphasen oder werden noch geplant. Weitere 14 Investitionen in Fertigungen von Komponenten, davon in zehn Produktionen von Batterien, wurden ebenfalls genehmigt. Ein weiteres BOI-Förderprogramm gilt seit November 2020. Hersteller von elektrisch angetriebenen Fahrzeugen und Schiffen sowie von kritischen Komponenten erhalten demnach Befreiungen von der Körperschaftssteuer für drei bis acht Jahre und weitere Incentives.

Von Thomas Hundt | Bangkok

Marktchancen Kfz-Absatzmarkt

Die Nachfrage nach Autos und Nutzfahrzeugen dürfte sich 2021 leicht erholen. Haushalte sind aber überschuldet und Firmen investieren mit Vorsicht in ihre Fahrzeugflotten.

- ▶ [Experten erwarten noch keine breite Erholung](#)
- ▶ [Private Haushalte und Firmen knapp bei Kasse](#)
- ▶ [Japanische Dominanz, aber China steigt nun ein](#)

Experten erwarten noch keine breite Erholung

Die Covid-19-Pandemie traf auch den größten Kfz-Standort in Südostasien, aber der Einschlag war nicht ganz so hart wie befürchtet. Branchenvertreter prognostizierten im Sommer 2020, dass Produktion und Absatz um bis zu 50 Prozent einbrechen werden. Die Verkäufe schrumpften im Gesamtjahr indes nur um rund 20 Prozent.

Absatz von Kfz in Thailand (Stückzahlen; Veränderung in Prozent)

Kategorie	2019	2020	Veränderung
Pkw	468.638	343.494	-26,7
Pick-up *)	492.129	409.463	-16,8
Lkw und schwere Busse	27.479	23.197	-15,6
Mini-Busse	16.613	13.232	-20,4
Sonstige	2.693	2.760	2,5
Insgesamt	1.007.552	792.146	-21,4

*) Wagen mit Pritsche und 1 Tonne NutzlastQuelle: Automotive Industry Club

Der Industrieverband Federation of Thai Industries (FTI) prognostiziert, dass 2021 der Inlandsabsatz und die Exporte sich leicht erholen werden. Eine Vorhersage sei wegen der weltweiten Covid-19-Wellen und der kritischen gesamtwirtschaftlichen Lage im Inland sehr ungewiss.

Private Haushalte und Firmen knapp bei Kasse

Die Vermögen und verfügbaren Einkommen, um neue Autos zu beschaffen, fallen. Private Haushalte finanzieren große Anschaffungen meist über Kredite und sind bereits hochverschuldet. Löhne und Gehälter gingen 2020 zurück. Geschäftsbanken sind daher bei der Vergabe von Autokrediten zurückhaltender geworden.

Die Nachfrage nach Nutzfahrzeugen hat sich bereits seit 2019 abgekühlt. Das Geschäftsklima verharrt seit Frühjahr 2020 zudem auf einem noch niedrigeren Krisenniveau. Die Nachfrage nach Lkw wird mittelfristig aber wieder anziehen, Trucks und Kleinlastler sind für den Gütertransport im Inland und für Kurierdienste unabdingbar.

Reiseveranstalter und Busunternehmen werden aber auch 2021 kaum neue Fern- und Mini-Busse beschaffen, weil die Pandemie den wirtschaftlich bedeutenden Tourismus weiterhin heftig bremst.

Die Bauwirtschaft gehört zu den wenigen Sektoren, die 2020 ein reales Wachstum verzeichneten. Öffentliche Investitionen treiben die Bauindustrie an, die daher mehr Baufahrzeuge benötigt. Auch die stark mechanisierte Landwirtschaft dürfte 2021 höhere Ernten einfahren und wieder mehr Traktoren sowie Nutzfahrzeuge anschaffen.

Japanische Dominanz, aber China steigt nun ein

Käufer der Fahrzeugklasse Pick-up-Trucks mit bis zu 1 Tonne Nutzlast bezahlen weniger Steuern bei der Anschaffung. Die Pick-ups sind seit Jahrzehnten Verkaufsschlager, jedes zweite verkaufte Fahrzeug fällt in diese Kategorie. Die meistverkauften Pick-ups sind Toyota-Hilux-Modelle und die D-Max-Reihe von Isuzu. Isuzu hat 2020 mit einem neuen D-Max-Modell seinen gesamten Marktanteil wieder angehoben. Toyota hielt aber seine insgesamt führende Marktposition und verkaufte annähernd jedes dritte Fahrzeug.

Absatz von Kfz nach Herstellern in Thailand (Stückzahlen, Marktanteile und Veränderungen in Prozent)

Hersteller	Absatz 2020	Veränderung 2020/19	Marktanteile 2020
Toyota	243.763	-26,6	30,8
Isuzu	181.194	7,7	22,9
Honda	93.041	-26,1	11,7
Mitsubishi	57.409	-34,9	7,2
Nissan	44.558	-30,8	5,6
Mazda	39.266	-32,5	5,0
Ford	29.900	-40,2	3,8
MG	28.316	6,8	3,6
Suzuki	25.528	6,8	3,2
BMW	11.242	-4,3	1,4
Mercedes	10.613	-30,0	1,3

Quelle: Toyota Motor Thailand

Der intensive Wettbewerb in den Fahrzeugkategorien Pick-up, SUV und Stufenhecklimousinen fordert Opfer. Ford verliert Marktanteile und Chevrolet hat sich 2020 komplett aus Thailand zurückgezogen.

Modelle der chinesischen Marke MG finden bei den Kunden hingegen zunehmend Anklang. Das Gemeinschaftsunternehmen SAIC Motor-CP fertigt und verkauft die MG-Autos und möchte deren Absatz 2021 um 40 Prozent steigern.

Great Wall Motor aus China wird 2021 außerdem eine Fabrik mit einer Kapazität von 80.000 Autos in der Provinz Rayong eröffnen und dann Rechtslenker für den lokalen und asiatischen Markt produzieren.

BMW und Mercedes-Benz sind die größten Premiumanbieter und lagen 2020 bei den Verkäufen etwa gleich auf. Ihre Fahrzeuge mit Hybridantrieb verkaufen sich wegen der steuerlichen Vorteile erfolgreich. Sie passen ihre Modelpaletten daher laufend an Marktbedürfnisse an. Ihre Montagewerke in Thailand müssen dann entsprechend umgerüstet werden.

Bei betuchten Kunden spielen Anschaffungspreise und laufende Kosten eine untergeordnete Rolle. Fahrzeuge sind Statussymbole, dies gilt auch für untere Fahrzeugklassen.

Thailänder pflegen, modifizieren und verschönern ihre Autos mit Hingabe. Anbieter von Ersatzteilen, Tuning und Zubehör stoßen auf eine immense Nachfrage. Werkstätten warten zudem regelmäßig einen Bestand von 20 Millionen mehrspurigen Fahrzeugen und von 21 Millionen Motorrädern.

Von Thomas Hundt | Bangkok

Marktchancen Automobil- und Kfz-Teile-Produktion

Die Kfz-Industrie in Thailand ist breit aufgestellt, steht aber vor Herausforderungen. Investitionen in Elektrofahrzeuge und Batterietechnik geben erste Impulse.

Produktion erholt sich vom Covid-Schock

Thailand hat eine erfolgreiche Kfz-Industrie aufgebaut und wuchs zum weltweit zwölftgrößten Hersteller von Fahrzeugen. Innerhalb von Südostasien ist der Standort sogar der größte Produzent. Jedes zweite Kfz im ASEAN-Raum rollte auch 2020 aus thailändischen Werken. Die Industrie fertigte 2020 aber knapp 30 Prozent weniger Kfz, ähnlich hoch war der Rückgang in ganz Südostasien.

Kfz-Produktion in Thailand (Stückzahlen, Veränderung in Prozent)

Kategorie	2019	2020	Veränderung 2020/19
Pkw	795.254	537.633	-32,4
Lkw	31.085	22.847	-26,5
Busse	259	237	-8,5
Sonstige*)	1.187.112	866.253	-27,0
Insgesamt	2.013.710	1.426.970	-29,1

*) Pick-up, Vans, SonderfahrzeugeQuelle: Automotive Industry Club

Die Kfz-Industrie hatte im April 2020 wegen Unterbrechungen der Lieferketten fast alle Fertigungen gestoppt, konnte im 4. Quartal 2020 aber bereits ein ähnliches Produktions- und Absatzvolumen wie im Vorjahresquartal vermelden. Im November und Dezember 2020 liefen sogar mehr Fahrzeuge von den Bändern als in den Vorjahresmonaten.

Die Branche produzierte 2020 die Hälfte der Fahrzeuge für den Inlandsmarkt, die andere Hälfte ging in den Export. Die wichtigsten Abnehmer sind Länder in Südostasien sowie Australien. Einige Kfz werden auch in die USA, den Nahen Osten und nach Europa verschifft.

Neue Produktionslinien in Vietnam und Indonesien oder protektionistische Maßnahmen gegen Fahrzeugimporte - wie jüngst in den Philippinen verabschiedet - wirken sich wiederum negativ aus. Andererseits haben Ford und Toyota ihre Fabriken in Australien vor wenigen Jahren geschlossen und bedienen die dortige Nachfrage nun unter anderem über Exporte aus Thailand.

Der Standort muss sich behaupten

Ausländische Konzernzentralen entscheiden über ein Mehr oder Weniger an Investitionen. Die Forschungseinrichtung [Thailand Automotive Institute](#) zählt 17 Hersteller von Pkw, alle sind mehrheitlich in ausländischer Hand. Der US-amerikanische Autobauer GM zieht sich beispielsweise komplett zurück und verkaufte 2020 seine beiden Fabriken an Great Wall Motors. Der chinesische Konzern erweitert mit dem Zukauf seine Produktionsbasis. Die neuen Kapazitäten sollen sowohl den Inlandsmarkt als auch die ASEAN-Region bedienen.

Bei Nutzfahrzeugen geben die Niederlassungen der japanischen Konzerne Isuzu und Hino den Ton an. Scania eröffnete 2019 immerhin ein Werk, das schwere Lkw und Busfahrgestelle produziert. Volvo fertigt ebenfalls Lkw und Busse. Der thailändische Mischkonzern CP und Foton Motor aus China gründeten 2019 ein Gemeinschaftsunternehmen, das die Produktion und den Vertrieb von Foton-Nutzfahrzeugen vorsieht.

Starke Kfz-Teile-Industrie auf Inlandsmarkt fokussiert

Der Fachverband Autoparts der Federation of Thai Industries (FTI) zählte 2019 über 2.000 Zulieferer, die einen Branchenumsatz von ungefähr 50 Milliarden US\$ erzielten. Ihre Produktion schrumpfte 2020 real um 20 Prozent.

Ungefähr 60 bis 70 Prozent ihrer Kfz-Teile gehen nach Angaben des Verbandes an inländische Kfz-Hersteller. Lokale Komponenten machen bei Nutzfahrzeugen und Pkw 80 bis über 90 Prozent der verbauten Teile aus.

Die Kfz-Hersteller importieren hauptsächlich Teile für kleinere Modellserien oder kritische hochwertige Teile, zum Beispiel Elektronik. Der Dachverband FTI warnte im Februar 2021 vor dem weltweiten Mangel an Chips für elektronische Komponenten und Systeme. Einige Hersteller mussten wegen des Engpasses die Produktionen kurzzeitig unterbrechen.

Die Importe von Kfz-Teilen gingen 2020 ähnlich wie der Produktionsausstoß um 30 Prozent zurück. Sie dürften 2021 einen Teil des Rückgangs wettmachen. Der deutsche Lieferanteil bei den unten genannten Einfuhren von Kfz-Teilen lag 2020 bei rund 6 Prozent. Die japanische Dominanz zeigt sich mit einem Lieferanteil von 43 Prozent, gefolgt von Importen aus dem ASEAN-Raum (16 Prozent) und aus China (16 Prozent).

Einfuhr ausgewählter Kfz-Teile nach Thailand (in Millionen US-Dollar, Veränderung in Prozent)

	2020	Veränderung 2020/19	2020 aus Deutschland
HS 8511, 8512 Kfz-Elektrik	758	-17,3	25
HS 8706, 8707, 8708 Karosserien, Stoßstangen etc.	5.171	-24,7	324
HS 8544.30 Zündkabelsätze	309	-25,9	5
HS 8407.31-34, 8408.20 Motoren	220	-75,9	37
Summe	6.458	-29,1	391

Quelle: Ministry of Commerce Thailand

Bei den 521 Tier-1-Zulieferern im Inland, die ganze Fahrzeugmodule herstellen, handelt es sich zu zwei Dritteln um ausländische Firmen. Sie beliefern oft mehrere Autoproduzenten und stellen ihr Portfolio bei neuen Markteinführungen entsprechend um. Die mehr als 1.600 Tier-2-Betriebe, die Komponenten für die Modul- oder die Autoproduzenten fertigen, gehören wiederum zu zwei Dritteln thailändischen Eigentümern.

Montagen von Batterien sind angelaufen

Die Industrie investiert derzeit in neue Antriebstechnik und Elektromobilität. Der deutsche Zulieferer Dräxlmaier eröffnete Mitte 2019 ein Werk, das Batteriemodule für Plug-in-Hybrid-Modelle von BMW baut. Mercedes-Benz nahm im Dezember 2019 gemeinsam mit den lokalen Partnern Thonburi Automotive Assembly und Thonburi Energy Storage Systems eine Fabrik für Plug-in-Hybrid-Batterien in Betrieb.

Der TÜV SÜD unterzeichnete 2019 mit dem Industrieministerium und dem Thailand Automotive Institute eine Kooperationsvereinbarung, die den Aufbau eines Batterietestzentrums vorsieht. Es soll Antriebsbatterien für Elektrofahrzeuge, stationäre Speichersysteme und Batterien für elektrische Zweiräder unter tropischen Einsatzbedingungen untersuchen. Es werde das größte und modernste Testzentrum für Lithium-Ionen-Batterien in Südostasien für 13,5 Millionen Euro entstehen.

Toyota verkauft in Thailand bereits seit 2009 Hybridfahrzeuge. Die Tochtergesellschaft TTK Logistics eröffnete daher im August 2019 mit lokalen Partnern ein Werk, das ungefähr 20.000 Nickel-Metallhydrid-Batterien pro Jahr recyceln kann.

Die nationale Investitionsförderstelle Board of Investment (BOI) befreit Investoren, die Elektrofahrzeuge und dazugehörige Komponenten fertigen, für acht Jahre von der Körperschaftsteuer und gibt weitere Vergünstigungen. Diese Förderungen für hybride und vollelektrische Modelle haben die Niederlassungen von Toyota, Honda, Nissan, Mazda, Mitsubishi, Mercedes-Benz, BMW, SAIC Motor-CP (thailändisch-chinesisches Joint Venture) FOMM (thailändisch-japanisches JV) und Mine Mobility aus Thailand beantragt. Einige Projekte wurden schon umgesetzt, andere sind noch in der Planung.

Wichtige Investitionsprojekte in der Kfz-Industrie in Thailand (in Millionen US-Dollar)

Unternehmen	Investitionssumme	Projektstand	Anmerkungen
Nissan Motor Thailand	330	Umsetzung	Fertigung und Verkauf von Hybridfahrzeugen
Energy Absolute	200	Fertigstellung 2021	Fertigung und Verkauf von Elektrofahrzeugen, Aufbau einer Batteriefertigung
Mitsubishi Motors Thailand	180	Genehmigung vom BOI im April 2020, Fertigstellung 2023	Aufbau einer Fertigung von 9.500 vollelektrischen Fahrzeugen und 29.500 Hybridfahrzeugen, neue Lackieranlage
Hino Motors	100	Baustart Juli 2019, Inbetriebnahme 2021	Werk und Testzentrum für Lkw, Busse

Quelle: Pressemeldungen

Von Thomas Hundt | Bangkok

Rahmenbedingungen

Hohe Zölle und eigene Normen schützen gegen Importkonkurrenz. Fahrzeughersteller importieren daher Bausätze.

Hohe Abgaben und Hürden

Die Europäische Union (EU) kritisiert in einem Positionspapier technische Hürden bei Importen, bei der Homologation und die selektive Besteuerung von Kfz. Endkunden bezahlen eine von der jeweiligen Fahrzeugklasse abhängige Verbrauchssteuer sowie die einheitliche Mehrwertsteuer und/oder lokale Steuern.

Für Personenkraftwagen fallen neben dem Importzoll bei der Einfuhr die Verbrauchsteuer (Excise Tax, je nach Fahrzeugtyp zwischen 10 und 40 Prozent) an. Darüber hinaus unterliegen Importe grundsätzlich der thailändischen Mehrwertsteuer mit einem einheitlichen Steuersatz von zur Zeit 7 Prozent.

Importe von kompletten Pkw unterliegen einem Zollsatz von 80 Prozent, für Lkw gilt ein Zollsatz von 40 Prozent. Für Einfuhren aus dem ASEAN-Raum oder im Rahmen von Freihandelsabkommen gelten niedrigere Präferenzzollsätze.

Die Hersteller importieren aber hauptsächlich vollständig zerlegte Fahrzeugbausätze (Completely Knocked Down - CKD). Diese unterliegen Zollsätzen von 10 bis 30 Prozent. Das [Customs Department of Thailand](#) unterrichtet über die Einfuhrabgaben und -verfahren.

Fahrzeugtypen und -teile müssen in Südostasien künftig nicht mehr doppelt zugelassen werden. Thailand und andere ASEAN-Staaten haben das Abkommen zum Abbau von technischen Hürden im Kfz-Markt (Mutual Recognition Arrangement on Type Approval for Automotive Products) unterzeichnet. Das [Thai Industrial Standard Institute](#) veröffentlicht und prüft die einschlägigen technischen Normen.

Die [Arbeitsgruppe Automotive der European Association for Business and Commerce](#) unterrichtet unter anderem über diese Harmonisierung und über die Anerkennung von UN-Regelungen. Die Arbeitsgruppe gibt auch regulatorische Empfehlungen ab.

Die GTAI stellt ausführliche Informationen zum [Wirtschafts- und Steuerrecht](#) zur Verfügung sowie zu [Einfuhrregelungen, Zöllen und nichttarifären Handelshemmnissen](#) zur Verfügung.

Von Thomas Hundt | Bangkok

Kontaktadressen

Bezeichnung	Anmerkungen
Germany Trade & Invest	Außenhandelsinformationen für die deutsche Exportwirtschaft
AHK Thailand	Anlaufstelle für deutsche Unternehmen
Board of Investment of Thailand	Investitionsförderstelle
Automotive Industry Club der Federation of Thai Industries	Autoindustriefachverband

Bezeichnung	Anmerkungen
Thai Automotive Industry Association 	Verband der Hersteller von Kfz, Motorrädern und Bauteilen
Electric Vehicle Association of Thailand 	Interessenverband Elektrofahrzeuge
Thai Auto-Parts Manufacturers Association 	Verband der Zulieferer
Thailand Automotive Institute 	Institut für Forschung, Entwicklung, Prüfen, Zertifizieren, Ausbildung
Thai Industrial Standards Institute 	Institut für Normung
AUTO INFO 	Online-Magazin
Motor Expo 	Messe für Autos, Motorräder und Zubehör, 01. bis 13.12.21
Bangkok International Motor Show 	Automesse, 24.03. bis 04.04.21
Thailand Auto Parts & Accessories 	Messe für Kfz-Teile, noch kein Termin für 2021

Kontakt

Eva-Maria Korfanty-Schiller

Branchenexpertin

 +49 228 24 993 441

 [Ihre Frage an uns](#)

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

© 2022 Germany Trade & Invest

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