

## IMPRESSUM

### Herausgeber

**fairs&more Netzwerk in  
Zusammenarbeit mit der  
Bundesagentur für Außenwirtschaft  
(bfai)**

### Vertrieb

German Industry and Commerce  
Hong Kong, South China, Vietnam  
3601 Tower One, Lippo Center  
89 Queensway  
Hong Kong

Tel.: + 852 2526-5481

Fax: + 852 2810-6093

E-mai: info@fairsandmore.com.hk

Web-Site: www.fairsandmore.com.hk

### Redaktion

Anne Thiesen  
Dietrich Eichhorn

### Design and Cover

Terry Lai

### Bildmaterial

IDW - Informationsdienst Deutsche  
Wirtschaft  
20th Anniversary Photo Book  
German Chamber of Commerce,  
Hong Kong

# INHALTSVERZEICHNIS

Ausgabe 4/2005

## Autozuliefererindustrie in Asien

### Vorwort

### Messekalendar 2005/2006

Seite 2

## Länderberichte

### China

Übersicht über die Kfz-Industrie und Kfz  
Teile-Industrie in China

Seite 3

Unser Messeangebot 2006

Seite 6

### Hong Kong/ Südchina

Markt mit starken Wachstumschancen

Seite 7

Unser Messeangebot Guangzhou/  
Hong Kong

Seite 10 - 11

### Indien

Indiens Kfz-Industrie setzt Wachstumskurs  
fort

Seite 12

### Indonesien

Trotz massiver Verkehrsprobleme  
deutlicher Wachstumstrend

Seite 16

### Japan

Investitionsausweitung dank guter  
Nachfrage geplant

Seite 19

### Korea

Wichtiger Markt der Zuliefererindustrie

Seite 22

Informationen zu Koreas Automarkt

Seite 25

### Malaysia

Grösster Absatzmarkt für Automobile  
in Südostasien

Seite 26

### Phillipinen

Gemischte Aussichten für den  
phillipinischen Kfz-Markt

Seite 29

### Singapur

Aufstrebender Standort der  
Automobilzulieferer

Seite 31

### Taiwan

Grosses Potential im taiwanesischen  
Aftermarket

Seite 32

### Thailand

Automobilbranche steuert 2005  
Produktionsrekord an

Seite 35

Unser Messeangebot 2006

Seite 38

### Vietnam

Wachstumsabschwächung hindert Kfz-  
Produzenten nicht vor Markteintritt

Seite 39

## Rechtliche Aspekte

Die Automobil- und Zulieferungsindustrie  
in China

Seite 42

Closer Economic Partnership Agreement  
(CEPA III)

Seite 43

## Unser fairs&more Netzwerk besteht aus folgenden deutschen Auslandshandelskammern in Asien:

### German Industry and Commerce Beijing

Ansprechperson fairs&more:  
Fr. Georgia Badelt  
E-mail: info@bj.china.ahk.de  
http://www.china.ahk.de

### German Industry and Commerce Shanghai

Ansprechperson fairs&more:  
Hr. Holger Mornweg  
E-mail: office@ahksha.com.cn  
http://www.china.ahk.de

### German Industry and Commerce Hong Kong, South China, Vietnam

Ansprechperson fairs&more:  
Fr. Anne Thiesen  
E-mail: info@hongkong.ahk.de  
http://www.hongkong.ahk.de

### German Industry and Commerce Representative Office Guangzhou

Ansprechperson fairs&more:  
Fr. Sabine Florian  
E-mail: florian.sabine@gz.china.ahk.de  
http://www.hongkong.ahk.de

### Indo-German Chamber of Commerce

Ansprechperson fairs&more:  
Hr. Achim Rodewald  
E-mail: bombay@indo-german.com  
http://www.indo-german.com

### German-Indonesian Chamber of Commerce (EKONID)

Ansprechperson fairs&more:  
Fr. Dian Indrianty  
E-mail: info@ekonid.or.id  
http://www.io.com/ekonid

### Deutsche Industrie- und Handelskammer in Japan

Ansprechperson fairs&more:  
Hr. Pascal Gudorf  
E-mail: info@dihkj.or.jp  
http://www.dihkj.or.jp

### Korean-German Chamber of Commerce

Ansprechperson fairs&more:  
Hr. Siegfried Scheibe  
E-mail: kgcci@kgcci.com  
http://www.kgcci.com

### European Chamber of Commerce of the Philippines

Ansprechperson fairs&more:

Hr. Henry Schumacher  
E-mail: info@eccp.com  
http://www.eccp.com

### Singaporean-German Chamber of Industry and Commerce

Ansprechperson fairs&more:  
Fr. Margit Kunz  
E-mail: margit.kunz@sgc.org.sg  
http://www.sgc.org.sg

### Deutsches Wirtschaftsbüro Taipei

Ansprechperson fairs&more:  
Fr. Christine Malprich  
E-mail: service@dwb-taipei.org.tw  
http://www.dwb-taipei.org.tw

### German-Thai Chamber of Commerce

Ansprechperson fairs&more:  
Fr. Srisuphang Nutchanart  
E-mail: gtcc@gtcc.org  
http://www.gtcc.org

### German Industry and Commerce Vietnam

Ansprechperson fairs&more:  
Hr. Wolfgang Ehmann  
E-mail: info@vietnam.ahk.de  
http://www.vietnam.ahk.de

## Für diese Ausgabe werden Messepakete angeboten von:

### German Industry and Commerce Beijing

Ansprechperson fairs&more:  
Fr. Georgia Badelt  
Tel.: +86 10 6590-0926  
Fax: +86 10 6590-6313  
E-mail: info@bj.china.ahk.de

### German Industry and Commerce Hong Kong, South China, Vietnam

Ansprechperson fairs&more:  
Fr. Gracie Cheng  
Tel.: +852 2526-5481  
Fax: +852 2810 6093  
E-mail: info@hongkong.ahk.de

### German Industry and Commerce Taiwan

Ansprechperson fairs&more:  
Fr. Christine Malprich  
Tel.: +886 2 2506-9028  
Fax: +886 2 2506-8182  
E-mail: service@dwb-taipei.org.tw

## In Kooperation mit:

### Bundesagentur für Außenwirtschaft (Bfai)

Hr. Bernd Schaaf,  
Hr. Helmut Kahlert,  
Hr. Frank Robaschik  
http://www.bfai.de

### Bfai in China

Fr. Dr. Stefanie Schmitt

### Bfai in Hong Kong

Hr. Dr. Roland Rohde

### Bfai in Indien

Hr. Norbert Finkel

### Bfai in Indonesien

Hr. Michael Sauermost

### Bfai in Japan

Hr. Frank Robaschik

### Bfai in Korea

Hr. Dr. Detlef Rehn

### Bfai in Malaysia

Hr. Dr. Günter Zell

### Bfai auf den Philippinen

Hr. Oliver Höflinger

### Bfai in Singapur

Hr. Dr. Günter Zell

### Bfai in Taiwan

Hr. Oliver Höflinger

### Bfai in Thailand

Hr. Udo-Peter Bartsch

### Bfai in Vietnam

Hr. Udo-Peter Bartsch

## Weitere Beiträge von:

### German Industry and Commerce Hong Kong, South China, Vietnam

Hr. Dietrich Eichhorn  
Hr. Andy Mueller  
http://www.hongkong.ahk.de

# Searching for outstanding partners ?

*Let us give you a hand.*

German China Business Handbook and Directory 2005 (Over 600 listings\*)

German Hong Kong Business Handbook & Directory 2004 (Over 450 listings\*)

German Vietnam Business handbook and Directory 2004 (Over 150 listings)



Each of these directories introduce German Companies, and companies engaged in business with Germany &/or with German companies in the region by means of a detailed company profile including contact details, activities, background, company ownership and senior management. Also included is a myriad of useful information on conducting business in each region.

\*Members of the local German Chamber of Commerce

Contact our offices for further information.

3601 Lippo Centre, Tower One, 89 Queensway,  
Admiralty, Hong Kong SAR  
Tel.: 852 25265481 Fax.: 852 28106093  
Email: info@hongkong.ahk.de  
www.hongkong.ahk.de

2915 Metro Plaza, Tian He North Road, 510620  
Guangzhou, P.R. CHINA  
Tel.: 86 20 8755 2353 Fax: 86 20 8755 1889  
Email: info@hongkong.ahk.de  
www.hongkong.ahk.de

1303 Vietcombank Tower, 198 Tran Quang Khai  
Street, Hoan Kiem District, Hanoi, S.R. Vietnam  
Tel.: 84 4 825 1420 Fax.: 84 4 825 1422  
E-mail: info@vietnam.ahk.de

257 Hoang Van Thu Street,  
Tan Binh District, Ho Chi Minh City  
S.R. Vietnam  
Tel.: 84 8 9971837 Fax: 84 8 9971838  
Email: info@vietnam.ahk.de  
www.vietnam.ahk.de



German Industry and Commerce  
Hong Kong, South China, Vietnam  
德國工商會香港，南中國，越南



German Chamber of Commerce,  
Hong Kong  
德國商會



German Chamber of Commerce  
in China • Guangzhou  
德國商會

Sehr geehrte Damen und Herren

Die globale Wirtschaft unterliegt im Moment einem umfassenden Wandel, dem sich auch die Automobilindustrie nicht entziehen kann. Gerade auf den asiatischen Märkten herrscht derzeit ein rasantes Wachstum, das die grossen Namen der Fahrzeugindustrie massgeblich beeinflusst. Ausgelöst wurden diese Entwicklungen durch die zunehmende Liberalisierung der asiatischen Wirtschaft und dem wachsenden Wohlstand der Bevölkerung.



Die Branche hat sich auf die veränderten Bedingungen eingestellt. Dies wird in besonderer Weise durch die Gründung von Niederlassungen und Joint-Ventures in der Region deutlich. Doch mit dem Vertrieb von Fahrzeugen sind die Möglichkeiten auf dem südostasiatischen Markt noch lange nicht ausgeschöpft. Allein die Präsenz mit reinen Vertriebsniederlassungen bildet kein stabiles Fundament für eine erfolgreiche Expansion in Asien. Ein zusätzliches Engagement bei Produktion und Fertigung in dem neuen Markt trägt dagegen erheblich dazu bei, den Bekanntheitsgrad in Südostasien und damit den Absatz zu fördern.

Die Expansion von Produktionsstätten in Asien beeinflusst aber noch einen weiteren Bereich positiv, den der Automobilzuliefererindustrie. Gerade Länder wie Thailand, das sich gerade als das „Detroit Asiens“ zu profilieren versucht, überraschen mit enormen Zuwachsraten von bis zu 15%. Auch und gerade für den chinesischen Markt, der mit 70 Kfz pro 1.000 Einwohner immer noch als unterentwickelt gilt, werden in den nächsten Jahren Zuwachsraten von jährlich 10% prognostiziert. Damit bietet sich für deutsche Automobilkonzerne und deren Zulieferer ein enorme Chancen, die es zu nutzen und auszuschöpfen gilt.

Diese Entwicklungen haben die deutschen Aussenhandelskammern in Asien zum Anlass genommen, sich in der aktuellen Ausgabe des „fairs&more“ Business Magazins mit den länderspezifischen Gegebenheiten der Automobilzulieferer eingehend zu befassen und diesen interessanten und vielversprechenden Sektor unseren Lesern näher zu bringen.

Wir hoffen, Sie damit von Ihrem Engagement in Südostasien zu überzeugen und freuen uns, Sie auf Ihrem Weg dorthin mit unserer Erfahrung und unseren umfangreichen Dienstleistungen zur Seite zu stehen.



Ihre  
Sabine Florian

## *Messekalender 2006 /07 Automobile & Components*

	Name der Messe	2006	2007*	Homepage
Singapore				
	Asian Autopolis		2007	<a href="http://www.singexhibitions.com.sg">www.singexhibitions.com.sg</a>
	Singapore Motorshow	10.11-19.11, 06		<a href="http://www.motorshow.com.sg">www.motorshow.com.sg</a>
Taiwan				
	Auto Tronics 2006 at Taipei Int'l. Electronics-Spring Show	17.04-20.04.06	2007	<a href="http://www.taipeitradeshows.com.tw/timtos/">www.taipeitradeshows.com.tw/timtos/</a>
	AMPA Taipei Int'l Auto- Motorcycle Parts & Accessories Show	19.05 - 22.05.06	2007	<a href="http://www.taipeitradeshows.com.tw/Ampa/general.htm">www.taipeitradeshows.com.tw/Ampa/general.htm</a>
	CAR tronics + Car Manufacture Automation Machinery Expo	17.08 - 20.08.06	new	<a href="http://www.cartronicsasia.com">www.cartronicsasia.com</a>



**fairs&more**  
GO GLOBAL WITH US.

### fairs&more Business Magazine

German Industry and Commerce Hong Kong, South China, Vietnam (GIC) is providing up-to-date information on different industries in Asia.

Each issue offers specific industry related market reports, case studies, information on fairs and exhibitions, competitive trade fair packages for exhibitors and visitors, as well as legal information.

The current fairs&more network consists of the following German Industry and Commerce offices in Asia: China (Beijing, Shanghai, Guangzhou), Hong Kong, India, Indonesia, Japan, Korea, Philippines, Singapore, Taiwan, Thailand and Vietnam.

**Subscribe now**  
to our new German magazine!

For more information please contact:  
German Industry and Commerce  
Hong Kong, South China, Vietnam  
E-mail: [info@fairsandmore.com.hk](mailto:info@fairsandmore.com.hk)  
Website: [www.fairsandmore.com.hk](http://www.fairsandmore.com.hk)



## Übersicht über die Kfz- und Kfz-Teile Industrie in China

### Einführung

Shanghai (bfai) - Die VR China soll sich in den nächsten fünf Jahren zum drittgrößten Automobilmarkt der Welt entwickeln. Alle großen Anbieter sind mittlerweile mit eigener Fertigung präsent. Bei einer Kfz-Dichte von rd. 70 Fahrzeugen pro 1.000 Einwohnern gilt der Nachholbedarf als groß. Die Nachfragezuwächse bleiben jedoch seit 2004 deutlich hinter den Erwartungen zurück. Gegenwärtig prägen massive Überkapazitäten, harsche Preiskämpfe und sinkende Gewinne den Markt. Darüber hinaus bauen lokale Hersteller zusehends ihre Wettbewerbsposition aus.

### Marktentwicklung/-bedarf

Die China Association of Automobile Manufacturers (CAAM) geht davon aus, dass Produktion und Verkauf von Kfz in der VR China in den nächsten Jahren um rd. 10% p.a. zulegen werden. Bis etwa 2010 wird ein jährliches Marktvolumen von rd. 7 Mio. Neufahrzeugen erwartet, davon etwa 60% Pkw. Besonders im Zulieferbereich hält der Zufluss von Direktinvestitionen an. Importe werden dort zunehmend durch lokal gefertigte Produkte ersetzt. Zugleich drängt die chinesische Seite die ausländischen Hersteller, ihre Entwicklungstätigkeit vor Ort zu verstärken. Vertreter vor Ort raten aber weiterhin nachdrücklich dazu, Schlüsseltechnologien und -komponenten im Stammhaus zu halten, solange der Schutz geistigen Eigentums nicht gewährleistet ist.

### Kfz-Jahresproduktion (Pkw, Lkw, Busse) in der VR China

Jahr	Anzahl (in Mio.)	Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr (in %)
2002	3,25	38,9
2003	4,4	36,6
2004	5,07	14,2
2005 (Prognose)	5,6	10,5

Quelle: CAAM

### Die Marktanteile der wichtigsten Pkw-Hersteller (Verkäufe im 1. Hj. 2005)

Jahr	Anzahl (in Mio.)	Zuwachs im Vergleich zum Vorjahr (in %)
2002	3,25	38,9
2003	4,4	36,6
2004	5,07	14,2
2005 (Prognose)	5,6	10,5

Quelle: CBU-Autostats

### Die Trends im chinesischen Automobilmarkt werden bestimmt durch

1. den Staat (z.B. schärfere Bestimmungen im Sicherheits- und Umweltbereich; angesichts zunehmender Ölimporte forcierter Einsatz alternativer Kraftstoffe);
2. den anspruchsvoller werdenden Endabnehmer, der in der dominierenden Kompakt- und Kleinwagenklasse außer auf einen niedrigen Preis zunehmend auch Wert auf bestimmte Ausstattungsmerkmale legt (Raumverfügbarkeit, Klimaanlage etc.);
3. den Drang der chinesischen Autobauer in den Export, wodurch sich mittelfristig die Nachfrage nach hochwertigen Fahrzeugkomponenten/-teilen erhöht.

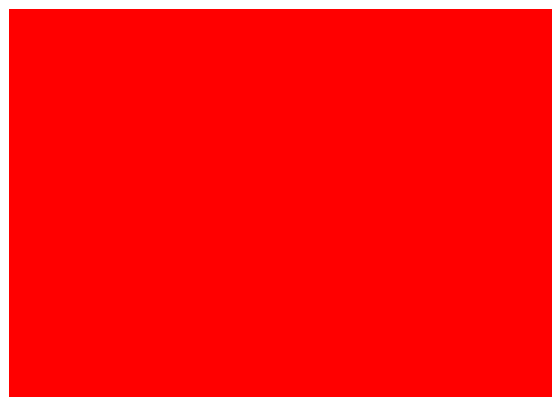
Insgesamt leidet die Kfz-Industrie in der VR China unter stark gesunkenen Gewinnspannen. Besser ist die Situation noch im aufgrund des wachsenden Fahrzeugbestandes bedeutsamer werdenden Ersatzteilgeschäftes bzw. bei Produktimitaten. Im Aftermarket soll es sich bei über der Hälfte der angebotenen Teile nicht um Originale handeln.

Während viele Hersteller im Pkw-Geschäft gegenwärtig also eher enttäuschend abschneiden, sehen die Nutzfahrzeugbauer in einzelnen Segmenten noch gute Perspektiven. Dies gilt z.B. für die Sparte schwere Lkw aufgrund der weiterhin zunehmenden Warentransporte sowie wegen des wachsenden Reiseverkehrs für moderne Reisebusse. Anstehende Großereignisse (Olympiade 2008, Weltausstellung 2010) dürften mittelfristig den Bedarf an öffentlichen Linienbussen vergrößern.

Produktionsvolumina in der Automobilindustrie (in Mio. Stück)

Jahr	Pkw	Lkw	Busse
2002	1,1	0,8	1,0
2003	2,0	1,2	1,2
2004	2,3	1,5	1,2

Quelle: CAAM



## Auswahl aktueller Investitionsprojekte

Akteur	Investitionssumme	Projektstand	Beschreibung
Ford	1,5 Mrd. US\$	angekündigt 2003-2005, z.T. bereits genehmigt	Bau eines Motorenwerks in Nanjing/Jiangsu mit Mazda und Changán Motor für 350.000 Motoren; JV zur Fertigung von 160.000 Pkw der Marken "Ford" und "Mazda"
VW	150 Mio. Euro	in Bau	Motorenwerk in Dalian für 150.000 Motoren (Produktionsbeginn 2007)
GM	3 Mrd. US\$	geplant bis 2007	Ausweitung der Kapazitäten auf 1,3 Mio. Einheiten
DaimlerCrysler	140 Mio. Euro	geplant bis Jahresende 2005	Bau von Mercedes-Limousinen in Beijing zusammen mit BAIC (Jahreskapazität: 25.000 Einheiten)
G u a n g z h o u Hyundai		geplant bis 2008	Aufstockung der Kapazitäten von 300.000 auf 600.000 Stück p.a.
G u a n g z h o u A u t o m o b i l e Industry Group (GAIG; chines. Partner von G u a n g z h o u Honda)		angekündigt im Juni 2005	Ausbau der Eigenproduktion von 300.000 auf 1,1 Mio. Einheiten bis 2010; mit Guanzgzou Honda Ausbau der Fertigung von 120.000 auf 240.000 Einheiten; mit Toyota Bau eines zusätzlichen Werks für 100.000 Fahrzeuge (Kosten: ca. 462 Mio. US\$); mit Hyundai Investition in ein Bus- und Lkw-JV (zunächst 430 Mio., bis 2011 rd. 1,2 Mrd. US\$)
Hyundai	780 Mio. US\$	in Bau	JV zur Fertigung von 90.000 Lkw und 10.000 Bussen mit Jianghuai Automobile Co./Anhui bis 2010 (darüber hinaus: s.o.)
Renault	121 Mio. US\$	Rahmenvereinbarung im April 2005	Aufbau eines JV zur Herstellung von schweren Lkw mit Dongfeng und Nissan

Quelle: Chinesische Presse

## Produktion/Branchenstruktur

Im Jahr 2004 gab es in der VR China rd. 5.000 System-, Modul- und Komponentenhersteller sowie 130 Autobauer. Dazu zählen eine Vielzahl sehr kleiner lokaler Betriebe, aber auch die Gemeinschaftsunternehmen quasi aller weltweit namhaften Autobauer - allen voran Volkswagen, General Motors, Honda, Hyundai, DaimlerCrysler - sowie die Fertigungsstätten der wichtigen Global Player der Zulieferbranche (nach Umsätzen sind Bosch, Visteon und Delphi die größten). Zahlreiche weitere kleinere Auslandsunternehmen sind engagiert. Etwa 110 Fertigungsstätten deutscher Zulieferer soll es in der VR China derzeit geben.

Insgesamt präsentiert sich der Sektor als ausgesprochen fragmentiert. Die meisten Zulieferer unterhalten ihre Fabriken in der Nähe der Standorte der Automobilbauer, d.h. in und um Shanghai, Changchun, Guangzhou und Wuhan. Viele

Teilehersteller produzieren in verhältnismäßig kleinen Stückzahlen und dabei oft unrentabel.

In den vergangenen Jahren haben sich die internationalen Anbieter im Vergleich zu den lokalen aufgrund ihres Technologievorsprungs sehr gut positioniert. Jene offerieren zwar ähnliche Produkte oft erheblich preiswerter als Unternehmen mit ausländischer Kapitalbeteiligung, zeigen aber oft entscheidende Qualitätsdefizite. In den nächsten Jahren wird daher ein Konzentrationsprozess stattfinden, aus dem, nach Ansicht deutscher Firmenvertreter, wenige, aber sehr wettbewerbsfähige Unternehmen hervorgehen werden. Deutsche Zulieferer sehen ihre Chancen in der Folge v.a. durch die zunehmend strengeren Bestimmungen im Umwelt- oder Sicherheitsbereich begründet. In diesen Gebieten fehlt es der lokalen Konkurrenz noch an Erfahrung.

## Führende Produzenten in der VR China

Unternehmen	Tätigkeitsbereiche	Umsatz 2003 (in Mio. Euro)	Internetadresse
FAW (u.a. JV-Partner von VW)	Pkw, Lkw, Busse	10,3	www.faw.com.cn
SAIC (u.a. JV-Partner von VW und GM)	Pkw, Lkw, Busse	11.548,5	www.saicgroup.com
Dongfeng (u.a. JV-Partner von PSA Peugeot Citroen)	Pkw, Lkw	8.855,9	Website im Aufbau
GAIG (u.a. JV-Partner von Honda)	P k w , B u s s e , Motorräder	4.280 (2004)	www.gaig.com

Quelle: China Automotive Industry Yearbook

## Außenhandel

Nach Angaben der Nachrichtenagentur "Xinhua" haben sich die Branchenimporte im 1. Halbjahr 2005 um gleich 36,2% auf 5,5 Mrd. US\$ reduziert (wobei nicht klar ist, welche HS-Nummern subsumiert wurden). Ein wichtiger Grund waren dabei sicherlich auch die vorgenommenen Änderungen bei den Einfuhrverfahren (siehe auch "Geschäftspraxis") Die wichtigsten Lieferländer für die VR China sind Japan, Korea (Rep.) und Deutschland. Diese hatten in den meisten Segmenten in den vorangegangenen Jahren regelmäßig deutliche Zuwächse verbuchen können.

des "Decree 125" zum 1.4.05 bzw. zum 1.7.06 nach dem Anteil importierter Komponenten, die in dem zu bauenden Wagen montiert werden. Bei Unterschreitung der festgelegten Werte (mindestens 40% lokaler Lieferanteil ab dem 1.7.06) sind die Einzelteile nach dem höheren Satz für die Einfuhr kompletter Fahrzeuge zu verzollen.

Für grundsätzliche Fragen ist der chinesische Zoll zuständig (Zhongguo Renmin Gongheguo Haiguan Zongshu/ Customs General Administration People's Republic of China; Internet: www.customs.gov.cn).

## Einfuhr von Kfz-Teilen (Auswahl wichtiger Einfuhrpositionen; Werte in Mio. US\$)

HS-Code	Warenbezeichnung	2003	2004	davon aus Deutschland (2004)
8708	Teile und Zubehör für Kfz	6.129,1	7.305,4	2.103,9
87082920*)	.Airbags etc.	166,4	156,7	28,7
87082990*)	.Karosserieteile u. -zubehör	1.665,7	2.208,3	703,2
870840	.Schaltgetriebe	863,2	1.141,9	208,5
870831 und 870839	.Bremsen u. Teile davon	571,5	811,3	396,2
870894	.Lenkräder, -säulen u. -getriebe	306,0	321,7	73,7
870893	.Schaltkupplungen u. Teile davon	37,1	52,4	11,8
870860	.Tragachsen u. Teile davon	64,1	60,1	25,3
840991 und 840999	Teile f. Motoren	1.345,2	1.671,2	455,8
84133090*)	Einspritzpumpen	110,3	45,0	10,1
85122000	Leuchten f. Kfz	144,7	199,5	64,3
85443090	Kabelsätze	3,1	4,1	0,1

\*) Chinesische Zollposition

Quelle: Chinesische Zollstatistik

## Geschäftspraxis

Die für die Branche gültigen Produktnormen listet die Website des China Quality Certification Centre (Internet: www.cqc.com.cn) auf. Darüber hinaus ist vielen Kfz-Komponenten eine CCC-Zertifizierung vorgeschrieben (Liste s. www.cccap.org.cn).

Zum 1.1.05 haben "automatische Importlizenzen" die Importquoten für Kfz und Kfz-Teile ersetzt (Folge des WTO-Beitritts der VR China). Die Zölle für fertig montierte Importwagen wurden auf 30% reduziert (weiterer Abbau ab 1.1.06: 28%; ab 1.7.06 25%). Allerdings ist es seitdem nicht mehr gestattet, Importwagen in "Bonded Areas" zollfrei zu lagern. Sie sind sofort beim Eintreffen in der VR China zu verzollen. Überdies richtet sich der Zollsatz der importierten Komponenten nicht mehr allein nach seiner HS-Position, sondern mit Inkrafttreten

## Kontaktanschriften

Kontaktanschriften zur Branche finden Sie im Internet in unserer kostenlosen bfai-Datenbank unter "www.bfai.de - Service - Auskunfts- und Kontaktstellen". Ansprechpartnerin ist Frau Gudrun Neumann.

E-Mail: neumann@bfai.de,

Tel.: 0221/20 57-354 (tägl. von 8.00 bis 14.00 Uhr).

Dr. Stefanie Schmitt

# Unser Messeangebot für Sie: Beijing / China

13th China International AUTO Maintexpo 2006  
Automotive Maintenance & Test Tools and Equipment

**Beijing April 2006**

<b>Zahlen zur Messe 2005 (2004)</b>  Aussteller: 393 (370), davon Inländische: 341 (330), Ausländische: 52 (40) Fachbesucher: 35000 (34000) Fläche: 20000 qm	Diese Ausstellung ist eine der führenden Messen für die Automobilbranche in China. Das Spektrum der Messe ist sehr breit und umfasst Prüfanlagen, Werkzeuge und Reparaturmaschinen, elektronische Systeme, Klimaanlage, Waschanlagen, Autopflegeprodukte, Reifeninstandhaltung, Lackierungen, Reparatur-Lehrgänge u.v.m. Dank des umfassenden Spektrums können Aussteller ein großes Fachpublikum erreichen. Ausländische Aussteller haben einen Anteil von 13% an der Ausstellierzahl.
--	---

## Ausstellerpaket:

**3150 Euro**

Bei Interesse wenden Sie sich bitte an:

**German Industry and Commerce  
Beijing**

**Georgia Badelt**

badelt.georgia@bj.china.ahk.de

Tel.: +86 10 6590 0926

Das Ausstellerpaket beinhaltet folgende Leistungen:

- Standmiete von 9qm
- Internetwerbung auf der AHK-Homepage und einschlägigen chinesischen Fach-Webseiten
- Hotelbuchungsservice (in der Nähe des Beijing National Exhibition Center)
- Ausstellerausweis für die Messe
- Mailing an 500 potentielle Besucher
- Vereinbarung von 5 Gesprächsterminen mit potentiellen Geschäftspartnern
- Übersetzung Ihrer Flyer und Visitenkarten
- 6-tägiger Transportdienst (Hotel-Messe-Hotel)
- Vermittlung eines/r Dolmetschers/in

## Besucherpaket :

**650 Euro**

Bei Interesse wenden Sie sich bitte an:

**German Industry and Commerce  
Beijing**

**Georgia Badelt**

badelt.georgia@bj.china.ahk.de

Tel.: +86 10 6590 0926

Das Besucherpaket beinhaltet folgende Leistungen:

- Hotelbuchung (in der Nähe des Beijing National Exhibition Center)
- Eintrittskartenvorbestellung für die Messe
- Vereinbarung von 5 Gesprächsterminen mit potentiellen Geschäftspartnern
- Übersetzung und Druck Ihrer Visitenkarten
- 6-tägiger Transportdienst (Hotel-Messe-Hotel)
- Vermittlung eines/r Dolmetschers/in

## Markt mit starken Wachstumschancen

### Einführung

Hongkong (bfai) - In Südchina investieren japanische Automobilkonzerne jährlich dreistellige Millionenbeträge. Seit 2000 ist die lokale Pkw-Produktion um rd. 50% p.a. gestiegen. Die Region stellt angesichts der hohen Kaufkraft einen idealen Absatzmarkt dar. So fährt ein Drittel aller in China zugelassenen Pkw in der Provinz Guangdong. Kfz-Teile-Hersteller, die bereits für japanische Konzerne als Zulieferer arbeiten, haben gute Marktchancen. Ein großer Teil der Branchenimporte wird über den Freihafen der Sonderverwaltungsregion (SVR) Hongkong abgewickelt.

### Marktentwicklung/-bedarf

Für die internationalen Anbieter von Kfz-Teilen ist Hongkong ein kleiner Nischenmarkt. Da es keine Automobilproduktion in der SVR gibt, besteht lediglich ein Bedarf an Ersatzteilen, der zu über 90% von ausländischen Firmen bedient wird. Den Rest des Marktes decken die rd. 200 einheimischen Kfz-Teile-Hersteller mit ihren nicht einmal 1.500 Mitarbeitern ab. Trotz eines Pro-Kopf-Einkommens von rd. 24.000 US\$ verfügt aufgrund der beengten Platzverhältnisse nur ein Bruchteil der rd. 7 Mio. Einwohner über einen fahrbaren Untersatz. So waren zur Jahresmitte 2005 lediglich ca. 350.000 private Pkw registriert. Daneben ist noch einmal die gleiche Anzahl von gewerblichen Kfz - zumeist kleinere Transporter und Busse - zugelassen.

In den angrenzenden Gebieten Südchinas boomt hingegen das Automobilgeschäft. In der Provinz Guangdong leben nach offiziellen Schätzungen rd. 110 Mio. Menschen. Mit einem durchschnittlichen Pro-Kopf-Einkommen von über 2.000 US\$ stellt sie eine der kaufkräftigsten Regionen Chinas dar. In den wohlhabenden Städten des Perlfussdeltas liegen die jährlichen Familieneinkommen sogar bei über 10.000 US\$. Im Gegensatz zu Shanghai oder Beijing leiden die meisten Metropolen des Südens auch deutlich weniger unter Verkehrsstaus, und die örtliche Infrastruktur ist in einem relativ guten Zustand.

Immer mehr Haushalte entschließen sich zum Kauf eines eigenen Pkw. In Südchina gibt es deutlich mehr Autobesitzer als in vergleichbaren Regionen im Norden des Landes. So fährt nach offiziellen Angaben ein Drittel aller im "Reich der Mitte" zugelassenen Kfz auf den Straßen Guangdong. Selbst im Jahr 2004, als die Branche landesweit eine Konjunkturfalte erlebte, stieg der Pkw-Umsatz dort weiter kräftig an.

Im Jahr 2004 waren 13 Mio. Kfz in der Provinz zugelassen. Bei den meisten von ihnen handelt es sich um Motorräder und gewerblich genutzte Fahrzeuge. Die Anzahl der zugelassenen Privat-Pkw lässt sich hingegen nur schätzen. Laut Statistik besitzen von 100 Haushalten nur 9,2 ein eigenes Auto. Damit



dürfte sich der Fahrzeugbestand auf etwa 2,5 Mio. Stück belaufen.

Bis vor etwa drei Jahren wurden noch relativ wenig Kfz in Südchina produziert. Zudem war die Branche v.a. durch einheimische Unternehmen geprägt. Im Vergleich zu den wichtigen Automobilzentren in Shanghai oder Jilin spielte die Region so gut wie keine Rolle. Seit 2002 verzeichnet die örtliche Automobilindustrie jedoch einen rasanten Aufschwung. Japanische Konzerne investieren jährlich dreistellige Millionenbeträge in den Aufbau moderner Fertigungsstraßen. Während sich europäische und amerikanische Investoren v.a. im Norden des Landes niederlassen, wollen die Kapitalgeber aus Japan Südchina zu ihrem Stützpunkt ausbauen.

Für deutsche Anbieter von Kfz-Teilen war der Süden Chinas bislang von geringerem Interesse. Mit der Ansiedelung der japanische Konzerne sind jedoch die Absatzchancen gestiegen. Unternehmen, die schon in anderen Ländern als Zulieferer für Toyota & Co arbeiten, können sich auch in Guangdong gute Chancen auf Aufträge ausrechnen. Zwei deutsche Teilehersteller haben sich bereits in der Region niedergelassen.

Branchenkennner erwarten den eigentlichen Durchbruch für die deutschen Zulieferer aber erst dann, wenn sich auch ein Automobilbauer aus Deutschland vor Ort engagiert. Die chinesischen Behörden - allen voran in Guangzhou - sind

hieran sehr interessiert. Sie wollen die starke Dominanz der Japaner brechen und dem Standort einen internationalen Anstrich geben.

In den neu angelegten Industrieparks in den Vororten der Provinzhauptstadt steht ausreichend Land zu niedrigen Preisen zur Verfügung. Zudem locken zahlreiche steuerliche und sonstige Vergünstigungen. Bislang sollen zwar noch keine konkreten Investitionspläne bestehen, jedoch nimmt nach Angaben von Branchenkennern das Interesse aus Deutschland zu.

### Produktion/Branchenstruktur

Im Jahr 2004 wurden nach offiziellen Angaben weniger als 300.000 Pkw in Südchina produziert. Die Einzelangaben der Automobilbauer ergeben jedoch einen wesentlich größeren Output. So könnten insgesamt über 400.000 Einheiten von den Bändern gelaufen sein. Für 2005 werden deutlich über eine halbe Million vorausgesagt.

Für den Zeitraum 2010 und 2012 strebt die Regierung eine jährliche Fertigung von 1 bis 1,3 Mio. Einheiten an. Angesichts der ehrgeizigen Ausbaupläne der Unternehmen könnte dieser Wert allerdings schon wesentlich früher erreicht werden.

### Automobilproduktion in der chinesischen Provinz Guangdong (Wert in Mrd. US\$)

Produkt	2004	2005 1)	2010 2)
Insgesamt	16,4	18,1	67,7
davon Pkw	12,1	13,3	48,3
davon Kfz-Teile	4,3	4,8	19,3

1) Schätzung; 2) Prognose  
Quelle: Eigene Recherchen

Die Hauptstadt Guangzhou etabliert sich zunehmend als das Zentrum der südchinesischen Automobilindustrie. Im Huada District, in der Economic Development Zone (GDZ) und in Nansha haben sich jeweils Großinvestoren niedergelassen und gleich zahlreiche Zulieferer mitgezogen. Die meisten japanischen Unternehmen begannen zwischen 2002 und 2003 mit dem Aufbau ihrer Fertigung. Viele werden erst im Verlauf des Jahres 2006 bzw. 2007 ihre Produktion starten.

Größter einheimischer Anbieter ist die Guangzhou Automotive Industries, die mit ihren japanischen Kapitalgebern Joint-Ventures gegründet hat. Im Jahr 2004 produzierte sie nach eigenen Angaben 210.000 Pkw. Honda war einer der ersten internationalen Investoren in der Region. In seinem Werk in der GDZ liefen 2004 nach Unternehmensaussagen 200.000 Pkw vom

### Führende Kfz-Produzenten in der chinesischen Provinz Guangdong (Fertigung in Einheiten)

Unternehmen	Tätigkeitsbereich	Produktion 2004	Produktion 2006/07 *)
Guangzhou Automotive Industries	Pkw, Motorräder	210.000 Pkw, 620.000 Motorräder	250.000 Pkw, 800.000 Motorräder
Honda	Pkw	210	250
Nissan (Dongfeng)	Pkw	75	300
Toyota	Motoren, Pkw	0	200.000 Motoren, 100.000 Pkw
Huandai	Pkw	0	200
Isuzu	Busse	1	k.A.

\*) Prognose  
Quellen: Eigene Recherchen, Unternehmensangaben

SITC Code	Produkte	2003	2004	davon aus Deutschland (2004)
77834	elektr. Beleuchtungs u- Signalgeräte, Scheibenwischer u. dgl.	40,1	35,5	1,9
78410	Fahrgestelle für Kraftfahrzeuge	41,6	27,4	5,2
78431	Stoßstangen u. Teile davon	25,3	26,1	5,0
78432	Ander e Karosserieteile u. a. Karosseriezubehör	79,1	67,1	6,1
78433	Bremsen u. Servobremsen sowie Teile davon	33,4	34,0	4,9
78434	Schaltgetriebe	14,1	11,7	6,4
78435	Triebachsen m. Ausgleichgetriebe, auch m. a. Kraftübertragungsvorrichtungen	10,2	7,4	0,9
78436	Tragachsen und Teile davon	7,2	5,1	0,6
78439	Ander e Teile und anderes Zubehör	123,1	127,2	13,0

Quelle: Census and Statistics Department

Band, eine Steigerung von über 70% gegenüber 2003. Für 2005 wird ein Ausstoß von 230.000 Einheiten angestrebt.

Toyota legte 2003 den Grundstein für eine Fabrik in Nansha, die Ende 2005 mit der Produktion beginnen wird. Im Jahr 2006 sollen rd. 200.000 Motoren und 100.000 Pkw gefertigt werden.

Nissan verfügt mit seiner Joint-Venture-Gesellschaft Dongfeng in Huada nach eigenen Angaben über ein Werk mit einer Kapazität von derzeit 150.000 Pkw. Der Absatz belief sich 2004 aber auf lediglich rd. 75.000 Einheiten. Bis 2007 plant das Unternehmen einen Zuwachs auf 300.000 Stück.

Hyundai ist der erste nicht-japanische Autokonzern, der in Südchina investiert hat. Im Juni 2005 gründete das Unternehmen ein Gemeinschaftsunternehmen mit der Guangzhou Automotive Industries. Geplant ist die Produktion von 200.000 Vielzweckfahrzeugen. Zudem will der Kfz-Hersteller ein Forschungs- und Entwicklungszentrum aufbauen.

### Außenhandel

Hongkong ist einer der wichtigsten Umschlagsplätze für die Industrie Guangdong. So werden nach Angaben des Trade Development Council rd. 80% der von den südchinesischen Fabriken benötigten Vorprodukte und Anlagegüter über den Freihafen der SVR bezogen. Im Kfz-Teile-Bereich spielt die ehemalige britische Kolonie jedoch eine weniger bedeutende Rolle.

Im Jahr 2004 importierte die SVR Automobilteile im Wert von über 400 Mio. US\$, entsprechend einem Rückgang von 11% gegenüber 2003. Experten erwarten für 2005 eine weitere Abnahme. Ein Großteil der in Guangdong benötigten Automobilteile wird inzwischen über den Containerhafen Guangzhou importiert.

Japan führte als wichtigster Zulieferer die Hongkonger Importstatistik an. Deutschland erzielte mit einem Einfuhrwert von rd. 45 Mio. US\$ einen Anteil von 13% und landete damit auf dem zweiten Platz. An dritter Stelle folgte Großbritannien.

### Geschäftspraxis

Informationen über technische Standards in Hongkong können beim Product Standards Information Bureau (PSIB; Internet: [www.itc.gov.hk/en/quality/psis/about.htm](http://www.itc.gov.hk/en/quality/psis/about.htm)) eingeholt werden. Hong Kong erhebt weder Zölle noch eine Mehrwertsteuer. Dennoch sind sämtliche eingeführte Waren bei der Zollverwaltung in elektronischer Form anzumelden. Hierzu stehen als Dienstleister die Global e-Trading Services Ltd ([www.ge-ts.com.hk](http://www.ge-ts.com.hk)) oder die Tradelink Electronic Commerce Ltd ([www.tradelink.com.hk](http://www.tradelink.com.hk)) zur Wahl.

Für die übrige VR China gelten abweichende Regelungen (siehe hierzu "Branche kompakt: VR China - Kfz-Industrie und Kfz-Teile").

### Kontaktanschriften

Kontaktanschriften zur Branche finden Sie im Internet in unserer kostenlosen bfai-Datenbank unter "[www.bfai.de](http://www.bfai.de) - Service - Auskunfts- und Kontaktstellen". Ansprechpartnerin ist Frau Gudrun Neumann, E-Mail: [neumann@bfai.de](mailto:neumann@bfai.de), Tel.: 0221/20 57-354 (tägl. von 8.00 bis 14.00 Uhr).

Hr. Dr. Roland Rohde

# Unser Messeangebot für Sie: Guangzhou / China

The 4th China (Guangzhou) International  
Automobile Exhibition

**Guangzhou, November 2006**

Messezahlen: 2003 (2004)	Diese Messe wurde im Jahre 2003 zum ersten Mal abgehalten und überzeugt seitdem mit starken Zuwachsraten.
Aussteller: 236(359), davon	Das Spektrum der Messe ist sehr breit und reicht von Automobilen (Privatfahrzeuge, Nutzfahrzeuge) über Autoteile (Motoren, mechanische Systeme, Getriebe, Bremsen, Federungssysteme, Reifen) bis hin zu Ausstattungsprodukten (Audio- und Navigationsysteme) u.v.m. Dank des umfassenden Spektrums können Aussteller ein großes Fachpublikum erreichen.
Kfz-Hersteller: 44 (45)	
Autoparts: 192 (314)	
Besucher: 502000 (531000)	
Fläche total: 75.000 m <sup>2</sup>	

## Ausstellerpaket:

Standfläche 9 m<sup>2</sup>  
EUR 2.340  
Standfläche 12 m<sup>2</sup>  
EUR 3.120  
Standfläche 15 m<sup>2</sup>  
EUR 3.900

**Bei Interesse wenden Sie sich bitte an:**

**Gracie Cheng**

info@hongkong.ahk.de  
Tel.: +852 2526 5481

Das Ausstellerpaket beinhaltet folgende Leistungen:

- Standmiete (je nach Standgröße)
- Internetwerbung auf der AHK-Homepage und einschlägigen chinesischen Fach-Webseiten
- Hotelbuchungsservice (in der Nähe des Guangzhou International Convention and Exhibition Center)
- Ausstellerausweis für die Messe
- Mailing an 500 potentielle Besucher
- Vereinbarung von 5 Gesprächsterminen mit potentiellen Geschäftspartnern
- Übersetzung Ihrer Flyer und Visitenkarten
- 6-tägiger Transportdienst (Hotel-Messe-Hotel)
- Vermittlung eines/r Dolmetschers/in

## Besucherpaket :

**Bei Interesse wenden Sie sich bitte an:**

**Gracie Cheng**

info@hongkong.ahk.de  
Tel.: +852 2526 5481

Das Besucherpaket beinhaltet folgende Leistungen:

- Hotelbuchung (in der Nähe des Guangzhou International Convention and Exhibition Center)
- Eintrittskartenvorbestellung für die Messe
- Vereinbarung von 5 Gesprächsterminen mit potentiellen Geschäftspartnern
- Übersetzung und Druck Ihrer Visitenkarten
- 6-tägiger Transportdienst (Hotel-Messe-Hotel)
- Vermittlung eines/r Dolmetschers/in

## Unser Messeangebot für Sie: Hong Kong

Hong Kong International Auto Parts Fair

Hong Kong, 8. - 11. April 2006

Die Hong Kong International Auto Parts Fair ist spezialisiert auf die Präsentation von Auto- und Motorradteilen und Accessories, Ausrüstung zur Herstellung von Autoteilen, Ausrüstung für Autoreparaturen, Autopflegeprodukte, Inspections- und Testausrüstung.

Zielgruppe dieser Messe sind Autohersteller und Monteure, Ladenketten des Ersatzteilmarktes, Werkstätte und Servicestationen.

### Ausstellerpaket:

**Standfläche 9 m<sup>2</sup>**

**EUR 3.380**

**Standfläche 12 m<sup>2</sup>**

**EUR 4.490**

**Standfläche 15 m<sup>2</sup>**

**EUR 5.620**

**Bei Interesse wenden Sie sich bitte an:**

**Gracie Cheng**

info@hongkong.ahk.de

Tel.: +852 2526 5481

Das Ausstellerpaket beinhaltet folgende Leistungen:

- Standmiete (je nach Standgröße)
- Internetwerbung auf der AHK-Homepage und einschlägigen chinesischen Fach-Webseiten
- Hotelbuchungsservice (in der Nähe des Hong Kong Exhibition Center)
- Ausstellerausweis für die Messe
- Mailing an 500 potentielle Besucher
- Vereinbarung von 5 Gesprächsterminen mit potentiellen Geschäftspartnern
- Übersetzung Ihrer Flyer und Visitenkarten
- 4-tägiger Transportdienst (Hotel-Messe-Hotel)
- Vermittlung eines/r Dolmetschers/in

### Besucherpaket :

**Bei Interesse wenden Sie sich bitte an:**

**Gracie Cheng**

info@hongkong.ahk.de

Tel.: +852 2526 5481

Das Besucherpaket beinhaltet folgende Leistungen:

- Hotelbuchung (in der Nähe des Hong Kong Exhibition Center)
- Eintrittskartenvorbestellung für die Messe
- Vereinbarung von 5 Gesprächsterminen mit potentiellen Geschäftspartnern
- Übersetzung und Druck Ihrer Visitenkarten
- 4-tägiger Transportdienst (Hotel-Messe-Hotel)
- Vermittlung eines/r Dolmetschers/in



## Kfz-Industrie setzt Wachstumskurs fort

### Einführung

New Delhi (bfai) - In der indischen Kfz-Industrie wird unter der Annahme eines Wirtschaftswachstums von 7% bis 8% mit einer Verstärkung der Zuwachsraten der Kfz-Verkäufe gerechnet. Die konsumfreudige Mittelklasse gilt als wichtiger Antriebsfaktor des Marktes. Es wird geschätzt, dass bereits 25% der Käufer eines Neuwagens über ein weiteres Kfz verfügen. Absatzfördernd wirken sich die generelle Zunahme der Einkommen, günstige Finanzierungsmöglichkeiten und das verbesserte Straßennetz aus. Alt-Pkw werden früher als zuvor durch neue Modelle ersetzt.

### Marktentwicklung/-bedarf

Der Verkauf von Pkw aller Art kann in Indien gemäß einer Prognose bis 2010 auf 1,4 Mio. p.a. zunehmen. Es würde damit um 32% über den im Fiskaljahr 2004/05 (1.4.-31.3.) verkauften 1,06 Mio. Stück liegen. In der Vorperiode wurden noch 902.096 Wagen ausgeliefert. Die Sparte Nutzfahrzeuge wird demnach

Schnitt 15 Jahre gefahren. Die größten Städte haben inzwischen begonnen, Alterslimits für dort registrierte Wagen zu setzen. Die Umsetzung in der Praxis bleibt abzuwarten.

Der Wettbewerb unter den Automobilproduzenten hat deutlich an Intensität zugenommen und wird voraussichtlich noch härter werden. Dafür spricht das Verhältnis Marktgröße zur Zahl der Hersteller bzw. zur Fertigungskapazität. Gab es 1995 erst fünf Anbieter für Pkw, so sind es inzwischen schon zwölf. Bei Nutzfahrzeugen werden ebenso viele Firmen gezählt. Gleichzeitig weiten zahlreiche Hersteller ihre Produktionskapazitäten aus, um Größenvorteile realisieren zu können. Damit beschwören sie jedoch die Gefahr eines Überangebots herauf, das sich nach Meinung von Marktkennern nur dann ohne größere Probleme abbauen lässt, wenn die Exporte ausgeweitet werden. Dazu müssen die indische Hersteller allerdings noch einige Anstrengungen unternehmen.

### Kfz-Produktion in Indien (Einheiten)

Jahr	Pkw	MUV/MPV 1)	Lkw 2)	Busse 3)
Mar-02	557.41	114.479/51.441	63.374/99.346	19.821/21.156
Apr-03	782.562	146.325/60.673	87.955/138.495	20.962/27.628
May-04	960.505	181.778/67.371	116.271/180.719	22.619/30.024

1) Multi Utility Vehicles/ Multi Purpose Vehicles; zur Personenbeförderung mit maximal 13 Sitzen

2) die erste Zahl bezieht sich auf leichte Fahrzeuge (bis 7,5 t), die zweite auf mittlere und schwere

3) die erste Ziffer bezieht sich auf leichte Fahrzeuge (maximal 7,5 t und mehr als 13 Sitze), die zweite mittlere und schwere (über 7,5 t und mehr als 13 Sitze)

Quelle: Society of Indian Automobile Manufacturers (SIAM)

### Marktanteile der wichtigsten Anbieter nach Fahrzeuggruppen 2004/05 (Anteil in %)

Pkw : Maruti Udyog	50,9
MUV: Mahindra & Mahindra	45,1
MPV: Maruti Udyog	99,9
Leichte Lkw : Tata Motors	51,6
Mittlere, schwere Lkw : Tata Motors	67,1
Busse (max. 7,5 t, über 13 Sitze): Tata Motors	55,0
Busse (über 7,5 t, mehr als 13 Sitze): Tata Motors	51,8

Quelle: Performance of the Automobile Industry 2004-05; Society of Indian Automobile Manufacturers, SIAM

ihren Absatz auf 400.000 Einheiten steigern können. Das wären auf die 318.438 Einheiten in der Periode 2004/05 (darunter 198.561 mittlere und schwere Kfz) gut 25% mehr.

Zum nationalen Kfz-Bestand liegen wegen der fehlenden Erfassung in den Bundesstaaten keine neueren Angaben vor. Grob geschätzt gibt es etwa 7,5 Mio. Pkw und knapp 3,2 Mio. Nutzfahrzeuge. Die Nutzungsdauer für Pkw beträgt nicht selten 20 Jahre, wobei in Städten ausrangierte Wagen oft noch lange in den ländlichen Regionen betrieben werden. Lkw werden im

Trotz der weiterhin zu erwartenden Marktexpansion stellt der indische Kfz-Markt (Pkw, Lkw) für ausländische Neueinsteiger kein leichtes Terrain dar. DaimlerChrysler und der zur VW-Gruppe gehörende Skoda-Konzern haben sich im Land bereits produktiv engagiert und bedienen Marktnischen im Pkw-Bereich. Andere deutsche Unternehmen (Porsche, Audi, BMW) sind jüngst auf den Zug aufgesprungen und versuchen mit importierten Modellen Fuß zu fassen. Eine spätere Fertigung bzw. Montage wird angestrebt. In der Nutzfahrzeugsparte beabsichtigt die deutsche MAN, im Rahmen eines Joint Ventures in Indien, Lkw, Busse und Motoren zu fertigen.

### Investitionsprojekte indischer PKW-Hersteller (Kapazitätserweiterungen in Einheiten)

Hersteller	Existierende Kapazität	Zusätzliche Kapazität	Abschluss
Maruti Udiyog	350	100	Dez. 2006
Hyundai Motor	250	150	2007
Honda	30	8	2006
Skoda	15	15	Dez. 2005
Tata Motors	150	75	Dez. 2006
General Motors	25	35	Aug-06
Mahindra & Mahindra	100	50	2007

Quellen: Economic Times 29.3. 2005, Angaben von SIAM, Firmeninformationen

In den Pkw-Volumensegmenten dominieren mit japanischer und koreanischer Technik gebaute Modelle. Auf dem vom Umfang her zurzeit noch recht beschränkten Markt haben deutsche Firmen gegenüber den zahlreichen und wettbewerbsstarken lokalen und internationalen Konkurrenten einen schweren Stand.

#### Produktion/Branchenstruktur

Die Komponentenhersteller investierten im Fiskaljahr 2004/05 geschätzte 3,9 Mrd. US\$. In den beiden Jahren zuvor waren es noch 3,1 Mrd. US\$ bzw. 2,6 Mrd. US\$. Technisch gut aufgestellte Firmen haben bei ihrer Absatzplanung auch den Export im Blick und erwarten, dass Indien zu einem "sourcing point" für global agierende Kfz-Gesellschaften werden kann. Der Gesamtwert der Produktion lag 2004/05 bei rd. 8,7 Mrd. US\$ und hatte damit auf Jahresbasis um fast 30% zugenommen. An der Erzeugung haben Motorenteile einen geschätzten Anteil von 31%, gefolgt von Kraftübertragung und Lenkung (19%), Aufhängung und Bremsen (12%), Fahrgestell und Karosserie (12%) und elektrischen Teilen mit (9%).

Die Branche besteht aus zwei Kategorien von Unternehmen. Im organisierten Sektor sind gut 400 Einheiten vornehmlich als Erstausrüster aktiv. Die meisten fertigen für mehrere Abnehmersparten (Pkw, Nutzfahrzeuge, Traktoren, Zweiräder). Darüber hinaus gibt es noch eine Vielzahl von Klein- und Kleinstbetrieben im nicht-organisierten Bereich.

Das Interesse am Ersatzmarkt steigt. OEM-Anbieter sehen in der Präsenz im Reparaturbereich eine Möglichkeit, Marktschwächen im Erstausrüstungsgeschäft abzufedern.

Die meisten Firmen gelten als zu klein für den internationalen Markt. Ein Konsolidierung hat in der Branche jedoch bereits eingesetzt. Durch den Wettbewerbsdruck, der durch die technologisch führenden ausländischen Konkurrenten weiter erhöht wird, dürfte es zukünftig zu einer Reduzierung der Produzentenzahl kommen. Der Prozess dürfte speziell in den Sparten Pkw und Motorräder an Fahrt gewinnen, denn dort ist die ausländische Präsenz am größten. Fachleute erwarten eine verstärkte vertikale Integration mit der Entstehung von System- und Montageherstellern auf Kosten

#### Führende in- und ausländische Kfz-Teileproduzenten (Umsatz in Mio. US\$)

Unternehmen	Produktionsschwerpunkte	Umsatz 2003/04	Internetadresse
Indische			
Tube Investments	Karosserieteile	285,7	www.tiindia.com
Bharat Forge	Kraftübertragung, Motoren	193,4	www.bharatforge.com
Brakes India	Bremsen	191,9	www.brakesindia.com
Ausländische			
Motor Ind. Co.*)	Motoren, Elektrik	431,3	www.micoindia.com
Delphi Automot. Systems	Elektrik, Kraftübertragung	k.A.	www.pss.delphi.com
Visteon	Klima, Ausrüstungen, Motoren	k.A.	www.visteon.com

\*) Die Robert Bosch GmbH hält eine Beteiligung von 60,5%

Quelle: Source India 2005, ACMA

Dem Industriezweig wird in dem ACMA-McKinsey-Report "Vision 2015 for the Indian Automotive Components Industry" unter optimalen Bedingungen ein Potenzial zugesprochen, im Jahr 2015 Teile für 33 Mrd. US\$ bis 40 Mrd. US\$ herstellen zu können. Davon sollen etwa 13 Mrd. US\$ bis 15 Mrd. US\$ auf den Binnenmarkt entfallen.

der einfachen Komponentenproduktion. Praktisch alle bedeutenden Teilehersteller haben Kooperationsbeziehungen zu ausländischen Unternehmen (Joint Ventures, technische Zusammenarbeit, Lizenzen) aufgenommen.

## Außenhandel

Die indischen Importe an Kfz-Teilen haben in den letzten Jahren angesichts des Nachfragebooms bei Kfz kräftig zugenommen. Auf mittlere Sicht dürften wegen des Fortschritts in der inländischen Erzeugung die Chancen auf höhere Steigerungsraten eher gering sein. Im Rahmen der Zuliefermöglichkeiten aus Deutschland kann es sich generell nur um hochtechnologische Produkte handeln, für die es in Indien an der Fertigungstechnologie fehlt, bei denen die benötigten Rohstoffe nicht in notwendiger Menge bzw. Güte verfügbar sind bzw. für die sich die Herstellung wegen zu geringer Volumen nicht rechnet. Wichtigste Lieferländer sind bislang Korea (Rep.) mit Einfuhren im Wert von gut 9 Mrd. US\$ vor Japan und Tschechien.

### Einfuhr wichtiger Kfz-Teile nach Indien (Werte in Mio. indische Rupien) \*)

HS-Code	Warenbezeichnung	Apr-03	May-04	Aus Deutschland (2004/05)
8708	Teile und Zubehör für Kfz	19.684	29.595	2.551
870829	Karosserieteile u. -zubehör	1.138	1.098	61
870840	Schaltgetriebe		931	47
870831 u.870839	Bremsen u. Teile	323	811	59
870894	Lenkräder, -säulen, -getr.	263	300	39
870893	Schaltkupplungen u. Teile	298	390	18
870860	Tragachsen u. Teile	61	54	31
840991 u.840999	Teile f. Motoren	7.791	8.924	126
84133010	Einspritzpumpen	248	171	28
85122020	Leuchten f. Kfz	75	155	3
854430	Kabelsätze	72	176	11

\*) Wechselkurs am 12.10.05: 1 Euro= 53,6 indische Rupien (IR)

Quelle: Indische Außenhandelsstatistik

Die Ausfuhr erreichte 2004/05 schon 1,4 Mrd. US\$, beachtliche 40% mehr als im Vorjahr. Das früher dominierende Ersatzgeschäft nimmt ab. Erstausrüstungen sollten bald 60% der Lieferungen ausmachen. Der ACMA-McKinsey-Report hält unter optimalen Bedingungen einen Anstieg der Exporte bis 2015 auf 20 bis 25 Mrd. US\$ für möglich.

## Geschäftspraxis

Über Zollfragen und Einfuhrverfahren bei Warenlieferungen nach Indien informieren das Central Board of Excise & Customs (Internet: [www.cbec.gov.in](http://www.cbec.gov.in)) sowie das Directorate General of Foreign Trade (<http://dgft.delhi.nic.in>). Die Automotive Research Association of India ([www.araindia.com](http://www.araindia.com)) befasst sich mit dem Thema Zertifizierung.

## Kontaktanschriften

Kontaktanschriften zur Branche finden Sie im Internet in unserer kostenlosen bfai-Datenbank unter "www.bfai.de - Service - Auskunfts- und Kontaktstellen". Ansprechpartnerin ist Frau Gudrun Neumann, E-Mail: [neumann@bfai.de](mailto:neumann@bfai.de), Tel.: 0221/20 57-354 (tägl. von 8.00 bis 14.00 Uhr).

Hr. Norbert Finkel

## Die vietnamesische Automobilindustrie



Vietnam erfreut sich seit Jahren eines hohen Wirtschaftswachstums und mit wachsender Kaufkraft wird auch der Absatz an Automobilen zunehmen. Gegenwärtig gibt es im Land nur

534.000 Fahrzeuge aller Art. Laut Prognose des Ministeriums für Industrie werden im Jahr 2005 zusätzlich 68.000 LKW, Busse und Spezialfahrzeuge benötigt und 127.000 im Jahr 2010. Im Zeitraum 2005-2010 werden mindestens 35.000 neue Busse erforderlich sein. Nach Angaben des Ministeriums für Transport müssen bis Anfang 2006 ca. 25.000 der existierenden 180.000 LKW ersetzt werden. Danach sollen jährlich weitere 10.000 LKW und eine Reihe von Spezialfahrzeugen sukzessive ersetzt werden. Nach Informationen des Ministeriums für Industrie gibt es derzeit eine Reihe von privaten und ausländischen Interessenten für die Produktion und Montage von Fahrzeugen bzw. Komponenten. Etwa 30 Anträge von privaten Firmen mit einer Plankapazität von 150.000 Einheiten pro Jahr lägen dem Ministerium bereits vor.

In der vorliegenden Studie werden verschiedene Aspekte der Automobilindustrie in Vietnam im Detail beleuchtet, wie die Entwicklung der Industrie und der Nachfrage, ausländische Investitionen, Preise, Tendenzen in der staatlichen Förderung, sowie das relevante Adressmaterial.

Die vietnamesische Autoindustrie, 2004 / DIN-A-4, Klebebindung, 27 Seiten, deutsch, Euro 15 zzgl. Versandkosten.

Zu bestellen bei:

**German Industry and Commerce Vietnam**  
**1303 Vietcombank Tower, 198 Tran Quang Khai, Hanoi**  
**257 Hoang Van Thu, Tan Binh District, Ho Chi Minh City**  
**S.R. Vietnam**  
**Tel +84-4-8251420, Fax 8251422**  
**www.vietnam.ahk.de**  
**info@vietnam.ahk.de**

### Die Vietnamesische Autoindustrie

The Delegation of German Industry and Commerce Korea  
 Đại Diện Công Nghiệp Và Thương Mại Đức

DMT - Representative Office in Vietnam  
 Văn Phòng Đại Diện Tại Việt Nam





## Japaner dominieren Produktion – weiterhin kräftiges Wachstum erwartet

### Einführung

Jakarta (bfai) - Der indonesische Kfz-Sektor befindet sich schon seit Jahren auf der Überholspur. Trotz der massiven Verkehrsprobleme in den großen Städten dürfte sich dieser Trend auch in den kommenden Jahren fortsetzen. Von der gewachsenen Kfz-Nachfrage profitierten bislang hauptsächlich japanische Unternehmen, die früh damit begannen, lokale Fertigungseinheiten aufzubauen. Dies wirkt sich auch auf den Teile-Markt aus, in dem deutsche Lieferanten auf Nischen angewiesen sind. Chancen könnten sich schon bald bei umweltfreundlichen Technologien ergeben.

### Marktentwicklung/-bedarf

Vertreter des indonesischen Automobilverbandes GAIKINDO (Association of Indonesian Automotive Industries) gehen davon aus, dass der Kfz-Sektor ungeachtet der gegenwärtigen Energieprobleme 2005 kräftig wachsen wird. Gerechnet wird mit einem Absatz-Plus von rd. 7,7% auf 520.000 Fahrzeuge. Die Ergebnisse der ersten Monate des Jahres lassen sogar auf ein noch positiveres, zweistelliges Ergebnis hoffen.

Auch die Kfz-Teile-Industrie verzeichnet angesichts der derzeitigen Konjunkturlage überproportional steigende Geschäftsabschlüsse. Nebenbei profitiert sie vom Zuliefergeschäft für die Motorradindustrie: So sollen 2005 etwa 5 Mio. fabrikneue „Bikes“ auf die Straßen rollen - ca. 25% mehr als im Jahr zuvor.

Der Nachholbedarf bei Transportmitteln ist in dem Zweihundert-Millionen-Einwohner-Land noch groß: Statistisch gesehen müssen sich derzeit rd. 35 Indonesier ein Fahrzeug teilen. Außerhalb der Ballungsgebiete ist das Verhältnis noch extremer. Schließlich entfallen derzeit etwas mehr als zwei Drittel der Kfz-Neuanschaffungen auf Java und Bali.

### Kfz-Verkäufe in Indonesien (in Einheiten, Änderung in %)

Kategorie	2003	2004	Änderung
Pkw	226.068	312.865	38,4
Nutzfahrzeuge	128.561	170.283	32,5
. Busse	1.529	2.153	40,8
. Lkw / Pick-ups	127.032	168.130	32,4
Insgesamt	354.629	483.148	36,2

Quelle: Association of Indonesian Automotive Industries (GAIKINDO)

Nicht nur quantitativ konnte die Branche innerhalb der letzten Jahre zulegen. Auch in qualitativer Hinsicht ergab sich eine Verbesserung der Lage. Der Ausbau des Kfz-Versicherungsnetzes hatte den verstärkten Erwerb von Originalteilen und hochwertigeren Komponenten zur Folge. Die vollzogene Import-Liberalisierung stieß im Land zwar auf Widerstände, führte jedoch ebenfalls zu einer Verbesserung der Produktqualität.

Die angekündigte radikalere Umsetzung der bereits beschlossenen Umwelt-Standards dürfte ebenso ihre Wirkung zeigen. Der Komponenten-Verband GIAMM (Indonesian Automotive Parts and Components Industries Association) sieht weitere Qualitätssteigerungen für unumgänglich, wolle sich das Land den Herausforderungen des AFTA-Freihandelsabkommen ("ASEAN Free Trade Agreement") stellen.

Die immer noch relativ hohen Zollsätze sind dafür ausschlaggebend, dass die Liberalisierung des Import-Marktes für CBU-Fahrzeuge ("completely built-up") bislang relativ wirkungslos blieb. Zwar sind zunehmend deutsche Edel-Karosserien sowie allgemein europäische Mittelklassewagen im Straßenbild sichtbar, dominieren jedoch weiterhin japanische Hersteller, die vor Ort mit Joint-Venture-Partnern fertigen, den Markt. Koreanische Anbieter können sich bisher - mit einigem Abstand - in der "zweiten Reihe" positionieren.

Der Konkurrenzkampf zwischen den renommierten Produzenten hat sich in den vergangenen Jahren verschärft. Es ist darüber hinaus damit zu rechnen, dass in den kommenden Jahren verstärkt Billiganbieter auf den Markt drängen werden. Derartige Investitionen wurden Pressemeldungen zufolge bereits vom malaysischen Kfz-Hersteller Proton und dem chinesischen Produzenten Great Walls Motors angekündigt. Auch das indische Unternehmen Mahindra & Mahindra soll einen Einstieg in Indonesien erwägen, um von dort aus in die Region zu liefern.

### Marktanteile von Automobilherstellern in Indonesien (in %)

Unternehmen	2003	2004	2005 (Jan.-April)
Toyota	28,5	29,4	30,6
Mitsubishi	21,8	18,5	17,6
Suzuki	19,8	17,0	17,5
Daihatsu	6,1	9,9	10,0
Honda	6,1	9,6	9,5

\*) Januar bis April

Quelle: Association of Indonesian Automotive Industries (GAIKINDO)

Längerfristig betrachtet könnte der Rückenwind für den Sektor anhalten: GAIKINDO kalkuliert für das Jahr 2009 mit einem Kfz-Absatz von 750.000 Fahrzeugen sowie 5 Mio. Motorrädern. Die bislang am Markt etablierten Anbieter von Teilen und Komponenten dürften in jedem Fall von der zu erwartenden Entwicklung profitieren. Die lokale Industrie wird mit Unterstützung der Regierung versuchen, den "local content" der Fertigung zu erhöhen.

Lediglich die Geschäfte der lokalen Teile-Anbieter mit einem gewissen Marktanteil laufen bereits heute hervorragend: PT Astra Otoparts soll schon 2004 seine Umsätze von rd. 105 Mrd. indonesischen Rupiah (Rp; Wechselkurs am 14.10.05: 1 Euro =

12.141 Rp) 2003 auf etwa 140 Mrd. Rp ausgeweitet haben. Für 2005 ist eine weitere Steigerung auf 200 Mrd. Rp vorgesehen.

Ausländische Anbieter können bei den derzeit gefestigten Marktstrukturen lediglich auf Nischen-Segmente oder exklusive Originalteile setzen. Ein weiterer zukunftsträchtiger Absatzbereich sind umwelttechnische Produkte, sollten die gesetzlichen Bestimmungen künftig strenger umgesetzt werden. Beispielsweise müssen in Indonesien produzierte Neufahrzeuge seit dem 1.1.2005 der Euro-II-Abgasnorm entsprechen. Andere Kfz profitieren noch von einer kurzen Schonfrist.

### Produktion/Branchenstruktur

Die indonesische Kfz-Fertigung ist bislang eindeutig eine Domäne der japanischen Hersteller, die gleichzeitig auch das Marktgeschehen bei Original-Teilen und -Komponenten kontrollieren. Die Produktionsaufteilung entspricht in etwa der Gewichtung der Marktanteile, da die Importe immer noch vergleichsweise gering sind.

Die Vertriebsstrukturen der Branche haben sich im Zuge der ersten Liberalisierungsschritte gewandelt. So verloren die sog. „Brand holder sole agents“ ihr Monopol für die Bausatz-Montage importierter Bausätze sowie ihre exklusiven Vertriebsrechte. Als Folge mussten sie ihre Fertigungsanlagen teilweise schließen. Die ausländischen Automobilkonzerne bauen indes ihr Engagement zunehmend aus. So ist beispielsweise die Produktion des Marktführers Toyota Motor Manufacturing Indonesia mittlerweile zu 95% in japanischem Besitz, während sich der lokale Partner Astra mit 5% begnügen muss.

GIAMM-Statistiken zufolge sind derzeit rd. 250 lokale Firmen in der Produktion von Kfz-Teilen und -Komponenten engagiert.

### Kfz-Produktion in Indonesien (in Einheiten, Änderung in %)

Kategorie	2003	2004	Änderung
Pkw	203.196	257.461	26,7
. Sedan	20.897	7.328	-64,9
. "Multi-purpose-vehicles"	181.896	249.988	37,4
. "Special-utility-vehicles (4WD)"	403	145	-64,0
Nutzfahrzeuge	118.848	164.638	38,5
. Busse	1.528	1.231	-19,4
. Lkw / Pickups	117.320	163.407	39,3
Insgesamt	322.044	422.099	31,1

Quelle: Association of Indonesian Automotive Industries (GAIKINDO)

### Indonesische Importe von Kfz-Teilen im Überblick (in 1.000 US\$)

SITC-Code	Warenbezeichnung	2003	2004	davon aus Deutschland (2004)
778.3	Zündapparate, Anlasser, Beleuchtung, Hupen	129.220	253.521	1.670
784	Fahrgestelle, Stoßstangen, Bremsen Getriebe	958.019	989.023	46.575
713.2	Kolbenverbrennungsmotoren	141.524	169.607	8.801

Quelle: UN, Comtrade-Datenbank

Während Motorrad-Teile mittlerweile weitestgehend in Indonesien gefertigt werden können, sei die Entwicklung im Pkw-Segment zurück geblieben, beklagt der Branchenverband. Die führenden ausländischen Hersteller greifen überwiegend auf ihre eigenen Originalteile zurück.

Dessen ungeachtet beabsichtigen verschiedene Hersteller, ihre Produktionen auszuweiten. Beispielsweise kündigte PT Astra Otoparts an, eine Summe von rd. 37 Mrd. Rp in die bestehende Fertigungsanlage in Cibinong zu investieren, um verschiedene Motorrad-Komponenten sowie Kunststoff-Teile für die Automobilindustrie zu fertigen. PT Indokarlo Perkasa will eine Erweiterung seines Engagements im Segment Kunststoff- und Kautschuk-Komponenten vornehmen.

Nichtsdestotrotz soll das Industrieministerium erwägen, zum Schutz der lokalen Hersteller die Öffnung des Automobilsektors gemäß des AFTA-Abkommens von ursprünglich 2007 auf das Jahr 2010 zu vertagen.

### Außenhandel

Wie in der Produktion dominieren japanische und koreanische Firmen auch das indonesische Import-Geschäft. Gemessen an der SITC-Klassifizierung konnten die Einfuhren im Jahr 2004 insgesamt um knapp 15% zulegen. Von diesem Aufwärtstrend konnten Kfz-Teile „Made in Germany“ jedoch nicht profitieren. Das Volumen der Ausfuhren könnte weitaus größer sein, beklagen Industrievertreter, die auf die vorhandenen Wettbewerbsnachteile gegenüber malaysischen und thailändischen Produzenten hinweisen.

### Ausgewählte indonesische Importe von Kfz-Teilen (in 1.000 US\$)

HS-Code	Warenbezeichnung	2003	2004	davon aus Deutschland (2004)	2005 (Jan. bis April)
870899999	.Andere Teile und Komponenten	762.648	684.268	31.931	308.866
870829	.Karosserieteile u. -zubehör	42.665	48.388	1.854	22.027
870840	.Schaltgetriebe	37.207	20.807	1.660	4.794
870831 und 870839	.Bremsen u. Teile davon	14.972	41.709	404	21.542
870894	.Lenkräder, -säulen u. -getriebe	18.924	20.222	3.319	6.492
870893	.Schaltkupplungen u. Teile davon	15.630	24.051	363	14.827
870860	.Tragachsen u. Teile davon	12.006	27.877	740	11.025
840991 und 840999	Teile f. Motoren	329.922	510.471	9.447	209.707
841330	Kraftstoff-, Öl-, oder Kühlmittelpumpen	70.713	123.735	430	45.276
85122030	Leuchten f. Kfz	11.869	18.520	21	7.599
854430	Kabelsätze	5.528	9.843	213	6.036

Quelle: Statistisches Amt BPS (Badan Pusat Statistik)

### Geschäftspraxis

Für Zollfragen und Einfuhrverfahren ist das indonesische Directorate General of Customs and Excise zuständig (Jalan Jend. Achmad Yani By Pass, Jakarta; Tel.: 006221/4 89 03 08, Ext.: 401; Fax.: -4 89 28 59, -4 89 75 12).

### Struktur der Einfuhrzölle (in %) \*)

HS-Code	Regelzollsatz	AFTA-Präferenzzollsatz
8302.30	15	5
8407.31-34	15	0
8408.20	15	5
8421.23	5	5
85.11	5-15	0-5
85.12	5	0-5
8544.30	10	5
87.08	15	5

\*) bei einzelnen Unterpositionen Abweichungen möglich

Quelle: Directorate General of Customs and Excise

### Kontaktanschriften

Kontaktanschriften zur Branche finden Sie im Internet in unserer kostenlosen bfai-Datenbank unter „www.bfai.de - Service - Auskunfts- und Kontaktstellen“. Ansprechpartnerin ist Frau Gudrun Neumann, E-Mail: neumann@bfai.de, Tel.: 0221/20 57-354 (tägl. von 8.00 bis 14.00 Uhr).

Hr. Michael Sauermost



## Investitionsausweitung dank guter Nachfrage geplant

### Marktentwicklung/-bedarf

Tokio (bfai) - In Japan gibt es acht wichtige Kfz-Hersteller, die in allen drei Marktsegmenten - Pkw, Lkw und Busse - tätig sind. Diese verkauften im Fiskaljahr 2004 (1.4.04-31.3.05) im Inland 5,82 Mio. Einheiten. Darunter waren 4,77 Mio. Pkw, 1,04 Mio. Lkw und 16.336 Busse, so die Angaben der Japan Automotive Motor Association (Internet: www.jama.or.jp). Die Zahl der Neuzulassungen betrug nach Angaben der Japan Automobile Dealers Association (www.jada.or.jp) im Kalenderjahr 2004 rd. 3,4 Mio. Pkw.

Toyota will in den USA ein siebtes Produktionswerk errichten, in der VR China ein Produktions-Joint-Venture mit der FAW Group Corp. starten und im Jahr 2007 eine lokale Erzeugung in Russland aufnehmen. Honda möchte hingegen seine Motorenherstellung in Thailand ausbauen und plant für 2006, mit der lokalen Kfz-Produktion in Indien zu beginnen. Auch Nissan weitet die Fertigung in asiatischen Ländern aus.

In Japan selbst wird ebenfalls in die Ausweitung der Kapazitäten

### Verkaufszahlen und Marktanteile im Kfz-Markt, Fiskaljahr 2004 (Einheiten, Anteil in %)

Unternehmen	Gesamt	Anteil	Pkw	Anteil	Lkw	Anteil
Toyota	1.755.728	30,2	1.571.948	33,0	179.138	17,3
Nissan	848.330	14,6	719.164	15,1	124.794	12,0
Honda	716.969	12,3	664.877	13,9	52.092	5,0
Suzuki	671.012	11,5	520.424	10,9	150.588	14,5
Daihatsu *)	586.622	10,1	445.695	9,4	140.927	13,6
Mazda	284.215	4,9	242.619	5,1	41.596	4,0
Fuji	273.953	4,7	184.008	3,9	89.945	8,7
Mitsubishi	226.713	3,9	158.357	3,3	68.356	6,6

\*) Daihatsu Motor Co., Ltd. ist seit 1967 eng mit der Toyota Motor Co., Ltd. und Toyota Motor Sales Co., Ltd. verbunden

Quelle: JAMA

Für 2005 wird das fünfte Jahr in Folge eine weitere leichte Zunahme der Absatzzahlen erwartet. Dazu dürften der Erneuerungsbedarf und ein wirtschaftlich gutes Umfeld beitragen. Das Durchschnittsalter von Pkw ist mittlerweile auf ca. elf Jahre angewachsen, so die Automobile Inspection and Registration Association (Internet: www.aira.or.jp). Das japanische Wirtschaftswachstum mit einer verbesserten Einkommenssituation im Inland sowie die Nachfrage nach umweltfreundlichen Autos mit einem guten Preis-/Leistungsverhältnis insgesamt sorgen für gute Absatzaussichten.

### Produktionsvolumina in der Automobilindustrie (Einheiten)

Jahr	Pkw	Lkw	Busse
2002	8.662.767	1.591.787	68.571
2003	8.534.645	1.761.874	59.858
2004	8.817.949	1.736.269	62.620

Quelle: JAMA

Die Branche beabsichtigt, aufgrund der guten in- und ausländischen Nachfrage ihre Investitionen auszuweiten. Beispielsweise plant Toyota, die Investitionen in neue Kapazitäten und Ausrüstungen im Fiskaljahr 2005 auf 1,25 Billionen Yen zu erhöhen (Wechselkurs am 17.10.05: 138 Yen = 1 Euro). Die höheren Investitionsaufwendungen dürften jedoch durch steigende Verkäufe und Marktanteilszuwächse in den wichtigsten Absatzmärkten USA und Europa mehr als kompensiert werden.

investiert. Nissan baut ein Motorenwerk in Japan. Toyota, Daihatsu und andere Kfz-Hersteller erweitern ihre Fertigung insbesondere auf der südlichen Insel Kyushu. Aus diesem Grunde wollen auch Zulieferer wie Denso, Toyota Boshoku Corp., Toyoda Gosei Co. und Koito Mfg. Co. weiter expandieren.

Toyota will insbesondere die Lieferung von Komponenten für Hybridfahrzeuge ausweiten, um seine Marktführung zu festigen. In diesem Bereich und auch bei den zukunftssträchtigen Brennstoffzellenantrieben konkurrieren Toyota und Honda um die erste Position.

Die kleineren japanischen Kfz-Hersteller konzentrieren sich auf die Entwicklung von Elektrofahrzeugen als umweltfreundliche Alternative. So arbeiten Fuji Heavy Industries Ltd. - Hersteller der Marke Subaru - und Mitsubishi Motors Corp. daran, die Reichweite ihrer Elektroautos zu erhöhen und die Produktionskosten zu senken. Beide Unternehmen wollen bis spätestens 2010 vermarktungsfähige Modelle eingeführt haben.

### Produktion/Branchenstruktur

Allgemein ist Toyota in der japanischen Kfz-Industrie als Marktführer anerkannt. Weltweit gilt Toyota als eine wichtige Orientierungsgröße bei der Gestaltung von Produktionsprozessen. Als erster Hersteller, der Hybrid-Pkw in den Markt brachte, arbeitet Toyota nach eigenen Angaben gegenwärtig an zehn neuen Modellen mit dieser Technologie. Allein im Jahr 2006

## Auswahl aktueller Investitionsprojekte

Akteur	Investitionssumme	Projektstand	Beschreibung
Denso Corp.	20 Mrd. Yen	Planung, Inbetriebnahme Ende 2006	Erweiterung der Produktion von Einspritzdüsen für Dieselmotoren in Kitakyushu
Koito Mfg. Co.	10 Mrd. Yen	Planung, Inbetriebnahme Oktober 2006	neues Werk für Scheinwerfer und Rücklichter in der Präfektur Saga
Aisin Seiki Co.	10 Mrd. Yen	Planung Inbetriebnahme Frühjahr 2006	neues Werk für Türgriffe, Sonnendächer und andere Teile in der Präfektur Aichi
Nissan	11 Mrd. Yen	Durchführung Inbetriebnahme Sommer 2006	Zweites Werk für Motorenproduktion in Iwaki, Fukushima Präfektur
Nissan	5,5 Mrd. Yen	Planung Inbetriebnahme März 2007	Zentrum für Produktionstechnik in Zama, Kanagawa Präfektur

Quelle: Eigene Recherchen

## Produktion von Kfz-Teilen (in Mrd. Yen, Änderung in %) \*)

	2003	2004	Änderung
Teile für Kfz	7.434,2	7.584,2	2,0
- Motorenteile	931,6	948,2	1,8
- Antrieb und Übertragung	2.018,8	2.086,6	3,4
- Aufhängung und Bremsen	533,5	542,6	1,7
- Chassis und Autokörper	1.214,9	1.281,2	5,5
- Andere Teile	492,0	495,1	0,6
Karosserie	2.376,0	2.469,8	4,0
- Pkw	1.401,3	1.449,5	3,4
- Busse	134,4	138,2	2,8
- Lkw	288,3	330,0	14,5
- Spezialfahrzeuge	552,0	552,1	0,0
Kompressoren für Klimaanlage	256,8	254,7	-0,8
Klimaanlagen	363,5	368,6	1,4
Lampen	17,0	14,9	-12,5
Elektrische Beleuchtung, inkl. Motorräder	187,4	205,1	9,4
Kfz-Audioanlagen	128,3	171,8	33,9
Batterien	91,0	86,6	-4,8

\*) jeweils Fiskaljahr (April bis März); Unternehmen mit mindestens 50 Beschäftigten

Quelle: Yearbook of Machinery Statistics (Ministry of Economy, Trade and Industry)

will das Unternehmen die Erzeugung von Hybridautos um 60% auf etwa 400.000 Einheiten erhöhen. Für 2010 plant es einen weltweiten Absatz von 1 Mio. Fahrzeugen. Honda ist ebenfalls mit eigenen Hybridautos aktiv, während Nissan, Ford und andere gegenwärtig auf die Technologie von Toyota zurückgreifen.

Ebenso wie in anderen Wirtschaftsbereichen versucht auch Japans Kfz-Industrie, ihr Überleben und ihre Wettbewerbsfähigkeit durch Fusionen und Aufkäufe zu sichern. Das gilt insbesondere für die mehr als 9.000 Kfz-Teile-Hersteller. So schlossen sich beispielsweise im Oktober 2004 die drei Firmen Toyota Boshoku Corp., Takanichi Co. und Araco Corp. zur Toyota Boshoku Corp. zusammen. Für April 2006 haben Hirata Technical Co. und Hongo Co. die Fusion zu Hirata angekündigt.

Darüber hinaus gehen die Kfz-Hersteller mit den Teileerzeugern stärkere Bindungen ein, u.a. um ausländische Übernahmen zu erschweren. Die Toyota Motor Corp. hat ihren Anteil an dem Teilehersteller Akebono Brake Industry Co. erhöht, Honda kaufte weitere Anteile an Kikuchi Co. und Nihon Plast Co. sowie Nissan an Calsonic Kansei Corp. Von den Kfz-Teileunternehmen hat die Denso Corp., die eng Toyota verbunden ist, in Japan den größten Marktanteil. Sie belegte aufgrund guter Verkäufe im Fiskaljahr 2004 beim Vorsteuergewinn den vierten Rang direkt hinter den drei großen Kfz-Herstellern.

Einen guten Überblick über die Entwicklung der Branche gibt die Japan External Trade Organization (Internet: [www.jetro.go.jp/en/market/reports/jmr/076.pdf](http://www.jetro.go.jp/en/market/reports/jmr/076.pdf)). Darüber hinaus veröffentlicht die Japan Autoparts Industries Association (Internet: [www.japia.org.jp](http://www.japia.org.jp)) Informationen über aktuelle Trends (allerdings nur in japanischer Sprache).

## Außenhandel

Die Importe ausländischer Automobil-Marken gingen im Fiskaljahr 2004 gegenüber dem Vorjahr um 0,5% zurück. Dabei verringerte sich die Zahl der eingeführten Pkw auf 240.766 Einheiten. Bei Lkw verzeichnete der japanische Branchenverband Japan Automobile Importers Association (Internet: [www.jaia-jp.org](http://www.jaia-jp.org)) eine leichte Ausweitung von 1,5% auf 3.572 Einheiten, während der Import von Bussen mit 46 Einheiten konstant blieb.

### Einfuhr von Kfz-Teilen (Auswahl wichtiger Einfuhrpositionen; in Mio. Yen) \*)

HSPos.	Produkt	2003	2004	davon aus Deutschland 2004
8708	Teile und Zubehör für Kfz	350.523	377.157	51.160
8708.29	Karosserieteile u. -zubehör	96.710	96.048	10.787
8708.31	Bremsen u. Teile davon	2.634	3.269	743
8708.39	andere Bremsen u. Teile davon	27.366	36.057	11.015
8708.40	Schaltgetriebe	14.743	19.305	3.978
8708.60	Tragachsen und Teile davon	1.833	3.060	664
8708.93	Schaltkupplungen u. Teile davon	6.996	10.668	1.989
8708.94	Lenkräder, Lenksäulen und Lenkgetriebe	18.424	16.602	1.297
8708.99-90	Andere Teile	71.932	78.871	9.561
8409.91-10	Teile für Motoren	39.300	45.713	10.322
8409.99-10	andere	12.691	13.897	4.123
8413.30-10 u.20	Einspritzpumpen	8.821	14.355	2.585
8512.20	Leuchten für Kfz	21.676	20.202	1.701
8544.30-10	Kabelsätze	148.244	166.213	373

\*) japanische Zollklassifikation

Quelle: Japan Exports and Imports/Japan Tariff Association

Für die japanischen Kfz-Hersteller stellt das Auslandsgeschäft den wichtigsten Wachstumsmotor dar. Dies gilt insbesondere für die drei stark international vertretenen Marken Toyota, Nissan und Honda.

## Geschäftspraxis

Es ist zwar nicht einfach, aber auch nicht unmöglich, im japanischen Kfz- und Zuliefermarkt Fuß zu fassen. Der Einkauf von oder der Einkauf in bestehende Firmen hat sich als eine gangbare Strategie erwiesen. Aber auch mit Spitzentechnologie und Nischenprodukten sollte es grundsätzlich einen Weg geben, insbesondere dort, wo die inländische Konkurrenz nicht so viel zu bieten hat. Den Themen Qualität und Produktsicherheit muss dabei oberste Priorität eingeräumt werden.

Die Einfuhr von Kfz-Teilen ist zollfrei. Bei allen Waren wird jedoch die mehrwertsteuerähnliche „consumption tax“ von 5% erhoben. Informationen zum Import sind beim japanischen Zoll zu erhalten (Internet: [www.customs.go.jp/index\\_e.htm](http://www.customs.go.jp/index_e.htm)). Zu Normen, Standards und sonstigen gesetzlichen Anforderungen gibt der im Abschnitt „Produktion/Branchenstruktur“ genannte Jetro-Bericht umfangreiche Informationen in englischer Sprache.

## Kontaktanschriften

Kontaktanschriften zur Branche finden Sie im Internet in unserer kostenlosen bfai-Datenbank unter „[www.bfai.de](http://www.bfai.de) - Service - Auskunfts- und Kontaktstellen“. Ansprechpartnerin ist Frau Gudrun Neumann, E-Mail: [neumann@bfai.de](mailto:neumann@bfai.de), Tel.: 0221/20 57-354 (tägl. von 8.00 bis 14.00 Uhr).

Hr. Frank Robaschik



## Korea – Autoproduktion fest in koreanischer Hand Wichtiger Standort für internationale Automobilzuliefererindustrie

### Einführung

Die Kfz- und Zulieferindustrie ist einer der bedeutenden Sektoren der koreanischen Wirtschaft. Ihr Produktionswert erreichte lt. Industriezensus 2003 rd. 74,9 Bill. Won (59,4 Mrd. Euro; 1 Euro = rd. 1.260 Won). Dies waren 11,0% des verarbeitenden Gewerbes.

bei den Haushaltseinkommen. Für die Exporte prognostiziert der Verband ein Wachstum von 9,3% auf 2,6 Mio. Kfz.

Vorhersagen für 2006 lagen noch nicht vor. Doch ist mit einem Produktionsanstieg zu rechnen. Denn der Inlandsabsatz der

### Strukturdaten zum Kfz-Markt 2004 (Neuzulassungen in 1.000 Fahrzeugen, Durchschnittsalter in Jahren)

Neuzulassungen aus einheimischer Produktion	1.094,7
Neuzulassungen nach Unternehmen:	
Hyundai	551,3
Kia	251,6
GM-Daewoo	104,5
Ssangyong	97,9
Renault-Samsung	82,2
Importe (Pkw, Nfz)	25,3
Durchschnittsalter Pkw	6,2

Quelle: KAMA; Pressemeldungen

### Produktion (Anzahl in 1.000 Fahrzeugen)

Jahr	Pkw	Lkw	Busse	Spezialfahrzeuge
2002	2.634,2	267,1	216,1	13,2
2003	2.767,7	229,3	167,5	13,4
2004	3.122,6	209,6	126,5	10,8

Quelle: KAMA

Mit einem Gesamtausstoß von rd. 3,5 Mio. Kfz rangierte Korea (Rep.) 2004 auf Position 6 der Weltrangliste und in Asien hinter Japan und China an dritter Stelle. Auch als Absatzmarkt ist das Land bedeutend. 2004 wurden rd. 1,1 Mio. Kfz verkauft. Damit platzierte sich Korea (Rep.) global auf Position 10. Im Februar 2005 überschritt die Zahl der registrierten Kfz erstmals die Marke von 15 Mio. Fahrzeugen. Auf 1.000 Einwohner kamen Ende 2004 rd. 220 (Deutschland: 550) Pkw und 88 (43) Nutzfahrzeuge.

Korea (Rep.) deckt die Autonachfrage fast ausschließlich aus eigener Produktion. Dies hat zur Herausbildung einer großen Zulieferindustrie geführt. Viele international bekannte Namen, darunter auch zahlreiche deutsche Unternehmen, sind mit einer Fertigung vor Ort präsent.

Importfahrzeuge spielen bislang nur eine sehr untergeordnete Rolle. Die Einfuhren wachsen allerdings seit einigen Jahren stark. Deutsche Hersteller haben sich im oberen Segment eine sehr gute (und noch ausbaufähige) Marktposition erarbeiten können. Die Konkurrenz kommt zunehmend aus Japan.

### Marktentwicklung/-bedarf

Nach der jüngsten Prognose der Korea Automobile Manufacturers Association (KAMA) steigt die Produktion der inländischen Autounternehmen 2005 im Vergleich zu 2004 um 6,6% auf 3,7 Mio. Einheiten. Der Inlandsabsatz soll nur um 0,6% auf rd. 1,1 Mio. Einheiten wachsen. Verantwortlich für den geringen Anstieg sind der noch nicht wieder voll erholte private Verbrauch, die hohen Ölpreise und die Polarisierung

heimischen Autobauer dürfte als Folge der erwarteten Erholung des Verbrauchsklimas wieder stärker anziehen. Auch die Exporte entwickeln sich voraussichtlich gut, da koreanische Autos bei ausländischen Käufern z.B. im Hinblick auf Technologie und Preis-Leistungsverhältnis inzwischen eine sehr gute Reputation genießen und neue Märkte wie China und Indien an Bedeutung gewinnen. Ferner werden die Kfz-Importe ihre hohe Zuwächse beibehalten; hier gibt es trotz zuletzt deutlich gestiegener Marktanteile (2004: 2,7%; Sept. 2005: 3,2%) immer noch großen Nachholbedarf. 2004 wurden gerade einmal rd. 23.500 Import-Pkw in Korea (Rep.) neu zugelassen.

Die längerfristigen Aussichten für die Branche sind ebenfalls günstig. Korea (Rep.) hat sich zum Ziel gesetzt, bis 2012 zum weltweit viergrößten Kfz-Hersteller zu werden. Angestrebt wird ein inländischer Output von 4,5 Mio. Fahrzeugen.

Ergänzend zu ihren Produktionsstätten in Korea (Rep.) engagieren sich vor allem Hyundai und Kia mehr und mehr im Ausland. Zu den schon vorhandenen Werken (zuletzt im Mai 2005 Hyundai: Montgomery, US-Bundesstaat Alabama) sollen in den kommenden Jahren in wichtigen Ländern weitere Produktionsstätten hinzu kommen. Ab 2009 will Hyundai in seinen Auslandswerken jährlich etwa 1,72 Mio. Fahrzeuge produzieren; dies würde in etwa dem Volumen der prognostizierten Inlandsproduktion (1,9 Mio.) entsprechen. Koreanische Kfz-Zulieferer wie z.B. Hankook Tire oder Hyundai Mobis wollen ihrerseits Werke neben den Endmontageunternehmen errichten.

Trotz der Dominanz der heimischen Autobauer haben Importautos auch in der Zukunft gute Chancen. Besonders das Luxussegment dominieren ausländische und hier vor allem deutsche Autos. Dort sind heimische Produkte bisher nur wenig vertreten. BMW kam im Zeitraum von Januar bis August 2005 auf einen Marktanteil von fast 20% (3.675 Autos). Dahinter folgte Toyota (Lexus) mit 18,4% und Mercedes mit 13,5%. Das größte Wachstum verzeichnete Audi mit einer Vervielfachung

Die generell günstigen Perspektiven der Endhersteller werden auch die Zulieferindustrie positiv beeinflussen. Das Korea Institute of Industrial Economics and Trade (KIET) sagt voraus, dass ihr Produktionswert zwischen 2005 und 2010 von rd. 4 Bill. Won auf knapp 5,4 Bill. Won steigen wird. Dies wäre im Jahresdurchschnitt ein Zuwachs von 5,9%. Ausländische Zulieferer werden hieran dank ihrer starken Präsenz in Korea (Rep.) einen erheblichen Anteil haben.

#### Ausgewählte Projekte

Projektbezeichnung	Investitionssumme	Projektstand	Anmerkung
Hyundai: Pkw-Fabrik Tschechien	1 Mrd. Euro	Planung	Standort offen; Baubeginn: Frühjahr 2006; Start der Prod.: 2. Hj. 2008; Output: 300.000 Kfz p.a.
Hyundai: Lkw- u. Busfabrik Guangzhou (China)	1,2 Mrd. US\$	Planung	Joint Venture mit Guangzhou Automobile
Kia: Pkw-Werk, Zilina, Slowakei	1 Mrd. Euro	im Bau	Start d. Prod.: Dez. 2006; Output: 300.000 Einh.
GM Daewoo: Dieselmotorenwerk, Gunsan (Provinz S. Jeolla)	242 Mrd. Won	im Bau	Start d. Prod. : März 2006; Output: 250.000 Motoren (1,5 u 2 l)

Quelle: Pressemeldungen

des Absatzes auf rd. 1.900 Einheiten und einem Marktanteil von 10,4%. Trotz des prinzipiell guten Geschäfts gibt es aber immer noch Hinweise darauf, dass Importautos zum Schutz der heimischen Industrie diskriminiert werden.

Zu den Themen mit Relevanz für in- und ausländische Zulieferer gehört die höhere Umweltfreundlichkeit von Autos. Diesel-Pkw sind seit dem 1.1.05 in Korea (Rep.) erlaubt. Derzeit werden z.B. die Weichen für Dieselmotoren gestellt, die die



Abgasgrenzwerte der ab Herbst 2009 verbindlichen Euro5-Norm einhalten. Darüber hinaus wird Hybrid- und Brennstoffzellenautos viel Aufmerksamkeit geschenkt. 2004 hat die Regierung 5,1 Mrd. Won für die Entwicklung umweltschonender Fahrzeuge bereitgestellt. Für 2005 sind 9,1 Mrd. Won veranschlagt. Seit etwa Frühsommer 2005 gibt es im staatlichen Korea Automobile Technology Institute eine Arbeitsgruppe für das Auto der Zukunft. Dort wird an Hybrid- und Brennstoffzellenantrieben und an "intelligenten Autos" gearbeitet.

Auch die Wirtschaft engagiert sich. Hyundai-Kia eröffnete Anfang September 2005 in Yongin (Provinz Gyeonggi) ein neues Forschungs- und Entwicklungszentrum für umweltfreundliche Autos. Das Unternehmen plant, 2010 rd. 300.000 Hybridfahrzeuge zu bauen.

Ein anderes wichtiges Thema ist die höhere Fahrzeugsicherheit. Auf diesem Feld liegen koreanische Autos noch zurück. ABS z.B. ist erst in etwa 40% der im Inland zugelassenen Autos enthalten. Auch der Einsatz elektronischer Stabilitätskontrollen (ESP) ist noch nicht sehr weit verbreitet.

### Produktion/Branchenstruktur

Es gibt fünf Kfz-Hersteller: Hyundai Motors, Kia Motors, GM Daewoo Auto & Technology, Ssangyong Motor Company und Renault Samsung Motors. Hyundai und Kia sind die überragenden Firmen im Markt. Kia wurde 1998 von Hyundai übernommen, ist aber eine eigenständige Marke. Die beiden Firmen stellten 2004 bei Produktion, den Exporten und beim Umsatz zwischen 77% und 80% der jeweiligen Branchenergebnisse.

Die Teileindustrie umfasst rd. 3.400 Unternehmen mit mehr als fünf Beschäftigten. Hiervon waren 2004 nach Angaben der Korea Auto Industries Coop. Association (KAICA) 918 Hersteller, die direkt an Endmontageunternehmen lieferten. Sie erwirtschafteten einen Gesamtumsatz von 36,6 Bill. Won. Hiervon wurden 29,3 Bill. Won im Geschäft mit den Endmonteuren, 5,3 Bill. Won über Exporte und 2,0 Bill. Won im Ersatzteilgeschäft erwirtschaftet.

Im Jahre 2003 hatten mehr als 51% der Teilehersteller nur einen einzigen Abnehmer. Nur 2,5% belieferten alle heimischen

Endmontageunternehmen. Die meisten Zulieferer sind klein oder mittelgroß. Nur 76 oder 8,3% waren 2004 als Großunternehmen mit mehr als 8 Mrd. Won und/oder 300 Beschäftigten eingestuft. Ferner sind etwa 150 ausländische Zulieferer vor Ort vertreten. Zu ihnen gehören z.B. Bosch, Delphi, Denso, Visteon, Siemens VDO und ZF Friedrichshafen.

In jüngerer Zeit mehren sich die Zeichen für eine Konsolidierung der Branche. Anfang Juni 2005 übernahm z.B. Hyundai Mobis den heimischen Bremsenhersteller Kasco. Ferner steht Mando, einer der wichtigsten Anbieter u.a. von Lenk- und Aufhängungssystemen, zum Verkauf. Hyundai Motors ist an einem Erwerb stark interessiert. Mando war 2004 der einzige koreanische Zulieferer unter den weltweit 100 größten Komponentenherstellern. Korea (Rep.) hat sich zum Ziel gesetzt, 20 Zulieferer bis 2012 unter die „Top 100“ zu platzieren.

Der koreanische Außenhandel mit Kfz-Teilen ist erheblich. 2004 exportierte das Land Komponenten für 5,92 Mrd. US\$ (+40,1% geg. 2003); Asien (3,03 Mrd. \$), die USA (1,22 Mrd. \$) und Europa (833,0 Mio. \$). Die Importe erreichten gleichzeitig eine Höhe von 2,8 Mrd. \$ (+15,8%). Wichtigste Lieferregionen waren Europa (1,2 Mrd. \$) und Asien (1,1 Mrd. \$).

Hr. Dr. Detlef Rehn

### Einfuhr wichtiger Kfz-Teile (in Mio. US\$)

HS-Code	Warenbezeichnung	2003	2004	Davon aus D (2004)
8708	Teile u. Zubehör f. Kfz	1.772,3	1.965,7	422,1
8708.29	.Karosserieteile u. -zubehör	253,5	354,2	42,6
8708.29.10	..Airbags	113,8	126,4	0
8708.31	.Bremsen	12,4	5,8	0
8708.39	.Bremsteile	141,1	114,7	42,4
8708.40	.Schaltgetriebe	765,1	728,3	136,4
8708.50	.Achsrücken m. Ausgleichsgetriebe	12,8	14,2	2,7
8708.60	.Tragachsen u. Teile	0,4	0,8	0,5
8708.93	.Schaltkupplungen u. Teile	28,5	39,1	11,6
8708.94	.Lenkräder, -säulen u. -getriebe	25,6	23,2	2,6
8413.30.40	Einspritzpumpen	193,4	253,0	109,0
8409.91	Teile f. Motoren	171,0	202,7	45,9
8409.99	Teile f. Motoren	468,3	640,5	181,0
8512.20	Leuchten f. Kfz	7,6	6,0	2,4
8544.30	Kabelsätze	191,4	298,8	1,2

Quelle: Koreanische Zollstatistik, Kotis

## Sektorale Informationen zum Automobilmarkt

Mit einer jährlichen Produktion von knapp 3,5 Mio. Kraftfahrzeugen ist Korea die sechstgrößte Autonation der Welt. Produziert werden diese Autos im Wesentlichen von fünf großen Herstellern: Hyundai Motor Corporation, Kia Motors, GM-Daewoo, Ssangyong Motor und Renault-Samsung, während der heimische Motorradmarkt von Daenim Motors (ca. 70% Marktanteil) dominiert wird. Nach der Übernahme von Samsung durch Renault, gefolgt von der Übernahme von Daewoo durch GM, gilt die Konsolidierung der koreanischen Automobilindustrie als vorerst abgeschlossen.

### Koreas Automarkt

Nach einer beeindruckenden Entwicklung in den letzten Jahren – seit 1994 hat sich die Anzahl der registrierten Kraftfahrzeuge auf heute knapp 15 Millionen Stück verdoppelt, was einem Auto pro 3,2 Personen entspricht – tritt allmählich eine Verlangsamung des Wachstums ein. Dies und die momentan generell vorherrschende Kaufzurückhaltung führten in 2004 im Vergleich zum Vorjahr zu einem Negativwachstum der inländischen Verkäufe von 33% auf 1,1 Mio. Stück. Die Autohersteller gehen dieses Problem jedoch mit verstärkt angebotenen Kaufanreizen, wie z. B. günstigen, z. T. zinslosen Krediten oder kostenlosen CD-Spielern an.

Der heimische Automobilmarkt wird dominiert von den miteinander verbundenen Unternehmen Hyundai Motors (Marktanteil 47 %) und Kia Motors (25 %). Die anderen drei koreanischen Automobilhersteller GM Daewoo (10 %), Ssangyong (10 %) und Renault-Samsung verkauften im Jahr 2004 zusammen nur ungefähr so viel Autos wie Kia Motors.

### Koreanische Importe

Mit 23.119 (Marktanteil: 2,65%) verkauften Autos im Jahr 2004 spielen Importe derzeit noch eine sehr untergeordnete Rolle, obwohl sie im Vergleich zu 2002 ein starkes Wachstum erfahren haben (16.119 Stück – 1% Marktanteil). Zum Vergleich: Bei vollständig geöffneten Märkten, wie z. B. Deutschland, liegt der Importmarktanteil bei 30 % und auch in Korea wird damit gerechnet, dass in Zukunft der Importanteil wächst. Dabei erfreuen sich deutsche Autos besonderer Beliebtheit. Im Jahr 2004 wurden insgesamt 12.590 Autos aus Deutschland nach Korea exportiert (2002: 8.711 Fahrzeuge). Viele der deutschen Autobauer arbeiten in der Distribution mit koreanischen Partnern zusammen: DaimlerChrysler und Porsche arbeiten mit Hansung Motors zusammen, Audi und Volkswagen unterhalten, nach einer starken Partnerschaft mit „Gojin Motor Import“, eigene Vertriebsstellen. BMW, z. T. mit über 23% Prozent Marktanteil der größte ausländische Lieferant in Korea, arbeitet vor allem mit Kolon Motors zusammen.

### Koreanische Exporte

Koreas Autoindustrie ist stark exportabhängig – mehr als 68 % aller im Jahr 2004 hergestellten Autos wurden ins Ausland verkauft. Zudem ist Korea mit fast 2,4 Mio. exportierten Einheiten (2004) einer der größten Exporteure weltweit. Konservative Schätzungen gehen davon aus, dass die koreanischen

Autohersteller im Jahr 2005 2,6 Mio. Stück im Ausland verkaufen werden – dies wäre ein Wachstum von 8%. Die marktbeherrschende Stellung von Hyundai auf dem Exportmarkt wird sich dabei noch ausgeprägter entwickeln. Renault-Samsung und Ssangyong hingegen spielen im Auslandsgeschäft eine geringe Rolle. Korea liefert vor allem nach Nordamerika (ca. 1 Mio. Fahrzeuge in 2004) und Westeuropa (650.000 Stück in 2004); aber auch im so wichtigen Zukunftsmarkt V.R. China scheinen die koreanischen Autobauer, insbesondere Hyundai und Kia, gut aufgestellt zu sein. Derzeit wächst zudem auch der Export in osteuropäische Länder (160.000 Fahrzeuge in 2004).

Im Jahr 2004 war die Automobilbranche der 5. stärkste Exportsektor (9,3% bei 254,2 Mrd. \$) auf dem koreanischen Markt.



## Grösster Absatzmarkt für Automobile in Südostasien

### Einführung

Kuala Lumpur (bfai) - Malaysia ist der größte Absatzmarkt für Automobile in Südostasien. Innerhalb der verarbeitenden Industrie des Landes stellt die Kfz-Branche den größten Sektor dar. Produziert werden Pkw, Nutzfahrzeuge, Zweiräder, aber auch Komponenten und Teile. Der Markt befindet sich in einer Aufschwungphase und die allgemeine Wachstumsentwicklung im Lande verspricht auch weiterhin steigende Verkaufszahlen. Die fortschreitende Öffnung des Marktes verschärft jedoch den Wettbewerb und stellt die nationalen Hersteller vor schwierige Aufgaben.

### Marktentwicklung/-bedarf

Die Liberalisierung des malaysischen Automarktes, zu der sich Malaysia im Rahmen des AFTA-Freihandelsabkommens der Aseanländer verpflichtet hat, hat zur Folge, dass immer mehr ausländische Marken und Modelle auf den Markt drängen und den nationalen Produzenten das Leben schwer machen. Die hohen Importbarrieren und staatlichen Subventionen, die den malaysischen Markt lange Zeit vor der Auslandskonkurrenz geschützt haben, werden nun schrittweise gesenkt.

Zu den letzten Liberalisierungsschritten zählt u.a., dass zum 1.1.2005 der Einfuhrzollsatz für CKD (completely knocked-down)-Pkw mit Ursprung in den Ländern der ASEAN auf 0% und für entsprechende CBU (completely built-up)-Fahrzeuge auf 20% gesenkt wurde. Für die Einfuhr von CKD-Pkw aus Drittstaaten liegt der Importzollsatz bei 10% und für entsprechende CBU-Wagen bei 50%.

### Kfz-Verkäufe und Marktanteile in Malaysia 2004/05 (Verkäufe in Einheiten, Anteile in %)

	Verkäufe 1.Hj. 2005	Verkäufe 1.Hj. 2004	Marktanteile 1. Hj. 2005
Proton	76.513	78.779	29,3
Perodua	64.345	57.902	24,7
Hyundai	7.307	8.803	2,8
Kia	4.057	2.348	1,6
Kia-Spectra	3.741	3.279	1,4
Chevrolet	3.276	2.550	1,3

Quelle: Malaysian Automotive Association (MAA)

Aufschlüsse über die künftige Sektorpolitik des Staates erhofft sich die Kfz-Branche von der neuen „Malaysian Automotive Policy (MAP)“. Premierminister Abdullah Badawi hat schon vorab betont, dass der staatliche Schutz des wichtigsten nationalen Autobauers Proton schrittweise verringert werden soll und das Unternehmen erhöhte Anstrengungen unternehmen müsse, um wettbewerbsfähig zu bleiben (z.B. im Hinblick auf die Qualität der Autos, die häufig kritisiert wird).

Die fortschreitende Liberalisierung hat das Interesse der global agierenden Kfz-Firmen geweckt. Diese Unternehmen bemühen sich verstärkt, ihre Marken in Malaysia und von dort aus in der Region zu etablieren. Auch die Einrichtung von Ausbildungs- und Datenzentren und erhöhte Anstrengungen, den Kundendienst

zu verbessern, sprechen für die wachsende Bedeutung, die Malaysia beigemessen wird.

Registriert waren in Malaysia Ende 2004 rd. 13,8 Mio. Fahrzeuge. Der gesamte Absatz von Kfz (Pkw, Nutzfahrzeuge, Fahrzeuge mit Vierradantrieb) könnte 2005 nach einer Prognose des Verbandes Malaysian Automotive Association (MAA) ca. 520.000 Einheiten erreichen. Im Vergleich zu 2004 entspräche dies einem Zuwachs von 7%. Als verkaufsfördernd sieht der Verband die Vielzahl neuer Automodelle und den Markteintritt neuer Akteure an, ferner die attraktiven Zinssätze, verlängerte Abzahlungsfristen sowie eine aggressive Vertriebsförderung der Hersteller. Allerdings wird für das 2. Hj. 2005 eine gewisse Abschwächung der Autokonjunktur erwartet.

Die gesamten Verkäufe im Kfz-Sektor (ohne Motorräder) beliefen sich 2004 auf 481.151 Einheiten. Dies waren fast 19% mehr als ein Jahr zuvor. Dabei erreichte die Zahl der verkauften Pkw 374.117 Einheiten (77,8% aller Verkäufe), was einem Zuwachs von 11,9% entsprach. Der Anteil der abgesetzten nationalen Pkw-Marken machte dabei mit 281.162 Einheiten nur noch 75,2% aus (2003: 82,8%). Dagegen stieg der Verkauf nicht-nationaler Marken um gleich 61,2% auf 92.955 Einheiten an (2003: +17,2%). Bei den Nutzfahrzeugen fanden im vergangenen Jahr 107.037 Einheiten einen Käufer, 51,6% mehr als 2003. Hier dominierten die nicht-nationalen Marken mit einem Verkaufsanteil von 84,5%, wengleich auch die nationalen Produkte erheblich an Terrain gewinnen konnten.

Im 1. Hj. 2005 wuchs der Gesamtverkauf von Kfz im Vergleich zur Vorperiode um 14% auf 260.843 Einheiten. Knapp 63% der abgesetzten Kfz waren dabei malaysische Marken. Bei Pkw wurde ein Absatzanstieg um 6% auf 190.120 verzeichnet. Die Zahl der abgesetzten „kommerziellen“ Fahrzeuge kletterte um 68% auf 52.823 Einheiten, während die Zahl der verkauften Fahrzeuge mit Vierradantrieb im Vergleich zu 2004 nur geringfügig zunahm.

Die Umsätze mit Kfz-Teilen wurden von der Malaysian Industrial Development Agency (MIDA) für 2004 auf 1,29 Mrd. US\$ beziffert. Sie waren damit etwa so hoch wie schon im Jahr zuvor.

### Produktion/Branchenstruktur

Laut MIDA gibt es in Malaysia gegenwärtig sechs Produzenten von Kfz sowie neun Montagebetriebe. Dazu kommen neun Hersteller

bzw. Montagebetriebe von Motorrädern und Motorrollern. Die Gesamtzahl der Beschäftigten in der Kfz-Industrie soll bei 52.600 Mitarbeitern liegen. Beim wichtigsten Hersteller von Pkw, Proton, sind rd. 9.500 Personen beschäftigt.

Die sich zu etwa 70% in malaysischem Besitz befindlichen Hersteller von Kfz-Teilen produzieren u.a. Dichtungsscheiben, Sintermaterialien, Zahnräder, Wischerblätter, Stoßstangen, Autoleuchten, Stoßdämpfer und Sitze. Der Sektor umfasst etwa 350 Fabrikanten von Teilen und Komponenten für Autos und ungefähr 170 Produktionsbetriebe für Motorrad und -rollerteile.

Verschiedene malaysische Hersteller kooperieren mit weltweit agierenden Teileproduzenten. Einige internationale Branchengrößen unterhalten im Land eigene Niederlassungen (z.B. Bosch, GKN und Denso). Knapp 40 der lokalen Fabrikanten von Autoteilen sind auch im Exportgeschäft tätig.

Die Pkw-Fertigung der nationalen Hersteller erhöhte sich 2004 um 5,6% auf 291.862 Einheiten. Zugleich wuchs die Produktion der im Lande tätigen ausländischen Montagefirmen um 42,8% auf

72.990. Damit schrumpfte der Produktionsanteil der nationalen Hersteller von 84,4% (2003) auf rd. 80% (2004).

Die Ausbringung des größten nationalen Pkw-Herstellers Proton nahm 2004 um 12,3% auf 178.431 Einheiten zu (Anteil an der gesamten Pkw-Erzeugung: 48,9%). Der heimische Autobauer Perodua brachte es auf eine Fertigung von 113.431 Einheiten (Anteil an der Pkw-Erzeugung: 31,1%). Obwohl die Auslastung der Autofabrikanten 2004 um 6,1% gesteigert werden konnte, erreichte sie damit lediglich 53%.

Im gesamten Kfz-Sektor wurden 2004 rd. 490,5 Mio. Malaysische Ringgit (RM; ca. 107 Mio. Euro; 1 Euro = 4,56 RM) in 29 Projekte investiert. Zehn Projekte betrafen Kapazitätserweiterungen in der Autoproduktion mit einem Investitionswert von 389,1 Mio. RM. Dabei lagen die inländischen Investitionen bei 281,4 Mio. RM (Anteil: 72,3%). Zu den größeren Vorhaben gehörte der Ausbau der Fertigung von Perodua im Wert von 145,5 Mio. RM.

Nach Meldungen in der malaysischen Wirtschaftspresse plant die Naza Group of Companies einen Betrag von 1,2 Mrd. RM in ein neues Werk zu investieren. Dort soll die lokale Variante des

### Malaysische Produktion von Kfz nach Segmenten (in Einheiten)

Segment	2004	2003	Veränderung (%)
Insgesamt	471.975	426.646	10,6
Pkw	364.852	327.450	11,4
. Hersteller	291.862	276.325	5,6
. Montagebetriebe	72.990	51.125	42,8
Nutzfahrzeuge	107.123	99.196	8,0
. Hersteller	14.436	24.493	-41,1
. Montagebetriebe	92.687	74.703	24,1

Quelle: Malaysian Automotive Association (MAA)

### Malaysische Importe von Kfz-Teilen (in US\$)

HS-Code	Warenbezeichnung	2003	2004	davon aus Deutschland
8708	Teile und Zubehör für Kfz	471.901.216	564.274.730	55.787.303
870899 98	Kfz-Teile sonst nicht genannt	365.766.168	365.101.307	42.718.745
870829	Karosserieteile	23.325.586	39.444.231	485.382
870840	Schaltgetriebe	2.803.336	43.030.139	1.776.402
870831	Montierte Bremsbeläge	2.791.490	7.702.570	140.547
870839	Bremsanlagenteile außer Beläge	10.002.513	15.231.460	692.815
870860	Tragachsen und Teiles davon	1.413.008	1.149.233	10.722
840991	Teile für Vergasermotoren	32.872.240	78.277.867	9.511.757
840999	Teile für Diesel u. Halbdieselmotoren	49.828.012	56.611.736	4.017.902
841330 91	Einspritzpumpen	11.272.484	24.763.777	4.104.959
851220 00	Leuchten für Kfz	9.216.895	14.329.507	1.766.065
854430 90	Kabelsätze	6.235.237	14.692.224	2.140.199

Quelle: United Nations Statistics Division

Peugeot 206 vom Band laufen. Das vorgesehene Werk in Bertam (Penang) soll dem Vernehmen nach 6.000 neue Arbeitsplätze bringen und eine Endkapazität von 100.000 Einheiten haben. Die Fertigung des "Naza 206" soll noch in den ersten Monaten 2007 aufgenommen werden.

Noch nicht abgeschlossen sind die von Proton mit Volkswagen geführten Gespräche über eine langfristige Zusammenarbeit. Im Oktober 2004 hatten die beiden Unternehmen bereits ein "Memorandum of Understanding" unterzeichnet.

### Außenhandel

Die Kfz-Einfuhren Malaysias erreichten 2004 lt. Handels- und Industrieministerium einen Wert von 6,8 Mrd. RM. Sie waren damit um rd. 34% höher als ein Jahr zuvor. Hauptbezugsland für Pkw-Lieferungen (zumeist in CKD-Form) war Japan mit einem Importwert von 2,3 Mrd. RM. Es folgten Korea (Rep.) mit knapp 727 Mio. RM, Deutschland mit 483 Mio. RM, Großbritannien mit 97 Mio. RM sowie Frankreich mit 40 Mio. RM. Die importierten Nutzfahrzeuge lagen im Wert mit 2,2 Mrd. RM um 61% höher als ein Jahr zuvor. Hauptlieferant war ebenfalls Japan mit Einfuhren im Umfang von 1,1 Mrd. RM. Die malaysischen Exporte von Kfz stiegen wertmäßig um fast 73% auf 512,2 Mio. RM. (Pkw: 367,6 Mio. RM; Nutzfahrzeuge: 144,6 Mio. RM).

### Geschäftspraxis

Informationen zu den malaysischen Zoll- und Einfuhrprozeduren können beim Handels- und Industrieministerium (Internet: [www.miti.gov.my](http://www.miti.gov.my)) sowie beim Royal Customs and Excise Department ([www.customs.gov.my](http://www.customs.gov.my)) eingeholt werden. Fragen zum Normenwesen kann SIRIM Berhad, das frühere Standards and Industrial Research Institute of Malaysia, beantworten ([www.sirim.my](http://www.sirim.my)).

### Kontaktanschriften

Kontaktanschriften zur Branche finden Sie im Internet in unserer kostenlosen bfai-Datenbank unter „[www.bfai.de](http://www.bfai.de) - Service - Auskunfts- und Kontaktstellen“. Ansprechpartnerin ist Frau Gudrun Neumann, E-Mail: [neumann@bfai.de](mailto:neumann@bfai.de), Tel.: 0221/20 57-354 (tägl. von 8.00 bis 14.00 Uhr).

Hr. Dr. Günter Zell



## Gemischte Aussichten für den philippinischen Kfz-Markt

### Einführung

Manila (bfai) - Der philippinische Fahrzeugmarkt ist fest in japanischer Hand. Die maßgeblichen Hersteller verfügen dabei über Montagewerke vor Ort. Während Toyota mit einem Marktanteil von einem Drittel Absatzspitzenreiter ist, dominieren deutsche Pkw-Hersteller die Oberklasse. Im Kfz-Teile-Segment sind u.a. Bosch und Continental Temic vertreten. Während Bosch sich dabei auf den philippinischen „Aftermarket“ konzentriert, ist Continental ausschließlich für den Export tätig. Die philippinischen Einfuhren im Teilebereich beliefen sich 2004 auf rd. 641 Mio. US\$.

die Marke besonders stark vom Fahrzeugschmuggel betroffen ist.

Ein Streitthema stellt weiterhin das rechtlich noch nicht abschließend geklärt Verbot des Importes von gebrauchten Fahrzeugen dar. Vertreter der Montagewerke sehen in diesen Einfuhren einen der maßgeblichen Gründe für den im regionalen Vergleich geringen Absatz von Neufahrzeugen sowie für die geringe Kapazitätsauslastung der Firmen. Auch im Hinblick auf Umweltschutz- und Sicherheitsaspekte sind die importierten Gebrauchtfahrzeuge ein Dorn im Auge.

### Absatzvolumina in der philippinischen Kfz-Industrie (Einheiten)

Jahr	Pkw	Gebrauchsfahrzeuge, Lkw, Busse	Insgesamt
2002	21.728	63.859	85.588
2003	24.321	68.015	92.325
2004	33.277	54.798	88.074

Quelle: Chamber of Automotive Manufacturers of the Philippines., Inc. (CAMPI), 2005

### Marktentwicklung/-bedarf

Der Branchenverband Chamber of Automotive Manufacturers of the Philippines, Inc. (CAMPI) prognostiziert, dass der philippinische Fahrzeugabsatz im Jahr 2005 um rd. 8% auf 95.000 Fahrzeuge klettern wird. Ein leicht überdurchschnittliches Wachstum von 9% auf 60.000 Einheiten wird dabei im Nutzfahrzeugsegment gesehen. Die Pkw-Sparte soll um etwa 5% auf 35.000 abgesetzte Fahrzeuge zulegen. Die gegenwärtigen Absatzzahlen auf dem philippinischen Kfz-Markt liegen jedoch damit noch immer um fast 50% unter dem Niveau, das schon Mitte der 1990er Jahre (vor der Asien-Krise) erreicht worden war.

Kopferbrechen bereitet den nicht-japanischen Fahrzeug- und Kfz-Teilfirmen darüber hinaus das bevorstehende Japan-Philippines Economic Partnership Agreement (JPEPA). Das JPEPA verpflichtet beide Seiten, die Zölle auf Fahrzeuge und Kfz-Teile bis 2010 abzuschaffen. Japanische Hersteller würden dann zusätzlich zur bereits bestehenden Dominanz über einen weiteren großen Wettbewerbsvorteil verfügen.

Marktführer bei Pkw war 2004 Toyota mit 15.159 verkauften Fahrzeugen. Dahinter folgten Honda (7.367) und Nissan (2.667). Auf Rang vier lag mit General Motors (2.176) der erste nicht-japanische Hersteller. Im Premiumsegment, das auf lediglich 2.000 Pkw pro Jahr beziffert wird, ist BMW mit etwa 850 verkauften Fahrzeugen 2004 führend. Der Mercedes-Absatz liegt deutlich dahinter, u.a. weil

Die künftige Marktentwicklung wird vor diesem Hintergrund unterschiedlich eingeschätzt: Während die Regierung eher vermehrte Investitionen in der Industrie erwartet, prognostizieren Pessimisten die Schließung der Montagewerke sowie eine Deckung der Nachfrage komplett durch Importe. Von japanischer Seite ist zu vernehmen, dass die Firmen ihre Aktivitäten mindestens auf dem bisherigen Niveau weiterführen wollen.

Im Kfz-Teile-Sektor sorgt neben der Fahrzeugnachfrage v.a. das hohe Durchschnittsalter philippinischer Fahrzeuge für einen anhaltenden Bedarf. Nach Einschätzung von Marktkennern liegt

### Der philippinische Kfz-Markt 2004 nach Herstellern (Absatz in Stück, Marktanteile in %) \*)

Rang	Hersteller bzw. Marke	Absatz	Marktanteil
1	Toyota Motors Philippines Corp.	29.198	33,2
2	Mitsubishi motors Philippines Corp.	12.717	14,4
3	Honda Cars Philippines Inc.	10.550	12,0
4	Isuzu Philippines Corp.	9.257	10,5
5	Ford Motor Company Phils. Inc. (+Mazda)	7.316	8,3
6	Nissan Motor Philippines Inc.	5.727	6,5
7	Universal Motors Corp.	3.311	3,8
8	General Motors Automobiles Phils., Inc.	2.810	3,2
9	Hyundai Asia Resources, Inc.	2.426	2,2
12	Asian Carmakers (BMW)	850	0,1
16	PGA Cars, Inc. (Porsche)	30	0,03
19	MAN Automotive Concessionaires Corp.	8	0,01
	Insgesamt	88.075	100,0

\*) Gesamtabsatz an Pkw und Nutzfahrzeugen (ohne Motorräder)

es bei etwa 15 bis 18 Jahren. Die durchschnittlichen Ausgaben eines Fahrzeughalters für Kfz-Teile sollen bei etwa 10.000 Philippinische Pesos (philPeso; 1 Euro = 68 philPeso) pro Quartal liegen, die für die Wartung bei ca. 7.000 philPeso.

Aufgrund der Dominanz der Fahrzeughersteller aus Japan stellt es für deutsche Anbieter im philippinischen Teile-Aftermarket eine Herausforderung dar, eine möglichst breite Produktpalette für japanische Modelle im Programm zu haben. Problematisch für das Geschäft ist, dass auch in den Philippinen der Anteil gefälschter Kfz-Teile aus der VR China stark steigt. Insbesondere Zündkerzen und Relais sind hiervon betroffen.

### Produktion/Branchenstruktur

Laut Statistiken von CAMPI gab es 2004 im Land 14 Kfz-Montagefirmen, 20 Nutzfahrzeugmontagefirmen, 7 Motorradhersteller, 256 Fahrzeugteilehersteller sowie 240 Verkaufsstellen. Von den 74.700 Beschäftigten 2002 arbeiteten 15.000 bei Montagefirmen, 44.000 bei Teileproduzenten sowie 15.700 bei Händlern.

Gemäß CAMPI wurden 2004 auf den Philippinen 98.502 Kfz- bzw. Nutzfahrzeuge und 422.907 Motorräder gefertigt. Die jährlichen Produktionskapazitäten betragen nach letzten Schätzungen der Motor Vehicle Parts Manufacturers Association of the Philippines, Inc. (MVPMAP) in der Kfz-Montage rd. 230.000 und in der Motorradfertigung 960.000 Einheiten. Der größte philippinische Hersteller von Kfz-Teilen ist Yazaki-Torres Manufacturing Inc., Nr. 86 auf der Rangliste der umsatzstärksten Unternehmen in den

### Philippinische Einfuhr wichtiger Kfz-Teile (in Mio. US\$)

HS-Code	Warengruppe	2003	2004	Änd. 04/03
-	Teile und Zubehör für Kfz	762,2	641,0	-16,0
-	.davon aus Deutschland	5,9	6,3	7,0
870829	.Karosserieteile und -zubehör	10,8	11,3	4,6
870840	.Schaltgetriebe	43,4	50,8	17,1
870831 und 870839	.Bremsen und Teile davon	4,4	2,9	-35,0
870894	.Lenkräder, -säulen und -getriebe	2,7	0,6	-76,8
870893	.Schaltkupplungen und Teile davon	1,1	1,1	6,2
870860	.Tragachsen und Teile davon	0,2	0,6	283,5
840991 und 840999	Teile für Motoren	35,1	41,2	17,3
84133091	Einspritzpumpen	0,7	1,2	70,6
85122000	Leuchten für Kfz	0,7	0,8	16,2
85443090	Kabelsätze	8,8	16,1	82,8

Quelle: Department of Trade & Industry Philippines (dti), 2005

Philippinen mit knapp 6.800 Beschäftigten. Im Fiskaljahr 2003 lag sein Bruttoumsatz bei 8,8 Mrd. philPeso (rd. 130 Mio. Euro).

Laut Statistiken des Land Transportation Office (LTO) waren 2004 insgesamt rd. 4,8 Mio. Fahrzeuge in den Philippinen registriert. Rund 1,7 Mio. davon waren Gebrauchsfahrzeuge, 1,8 Mio. Motorräder, 0,8 Mio. Pkw und 0,3 Mio. Lkw.

Bosch und Continental Temic gehören zu den deutschen Firmen, die im philippinischen Fahrzeugteilesegment vertreten sind. Beide verfolgen dabei jedoch unterschiedliche Strategien.

Bosch hat sich auf den philippinischen Aftermarket spezialisiert. Das Unternehmen importiert Unternehmensangaben zufolge sein komplettes Angebot, eine Produktion auf den Philippinen besteht nicht.

Den maßgeblichen Absatzkanal bildet der Großhandel. Darüber hinaus setzt Bosch auf vertragliche Bindungen mit qualifizierten Werkstätten, die bestimmte Standards erfüllen und Bosch-Teile verwenden. Die Zielvorgabe für 2005 liegt dabei bei etwa 70 Werkstätten. Insgesamt sieht Bosch in den Philippinen weiterhin Chancen und baut sein Geschäft aus.

Die zur Continental AG gehörende Continental Temic schätzt indes die Stärken des Standorts in der Elektronik- und Halbleiterfertigung und nutzt das Land als Exportbasis für entsprechende Kfz-Teile und -Komponenten. So produziert der Anbieter hochwertiger Autoelektronik in einer der Philippine Economic Zone Authority (PEZA) unterstehenden Sonderwirtschaftszone in Manila elektronische Komponenten für Bremssysteme und Komfotelektronik. Die Ware geht dabei komplett ins Ausland - v.a. an Kunden in Deutschland. Der philippinische Markt wird nicht bedient.

Laut Aussagen seines General Managers ist das Temic-Werk mit rd. 1.200 Beschäftigten die größte deutsche Produktionsstätte in den Philippinen. Als Vorteile des Standortes werden u.a. die guten Englischkenntnisse der Beschäftigten, ihr hoher Ausbildungsstand, relativ niedrige Löhne sowie die mit der PEZA-Zone verbundenen Steuervorteile gesehen.

### Außenhandel

Deutsche Anbieter von Kfz-Teilen spielen in der philippinischen Einfuhrstatistik bislang nur eine zu vernachlässigende Rolle.

### Geschäftspraxis

Informationen zu Zollfragen und Einfuhrverfahren bei Lieferungen in die Philippinen können beim Bureau of Customs (BOC; Internet: [www.customs.gov.ph](http://www.customs.gov.ph)) eingeholt werden. Für Produktstandards und technische Anforderungen ist das Bureau of Product Standards ([www.dti.gov.ph](http://www.dti.gov.ph)) zuständig.

### Kontaktanschriften

Kontaktanschriften zur Branche finden Sie im Internet in unserer kostenlosen bfai-Datenbank unter „[www.bfai.de](http://www.bfai.de) - Service - Auskunfts- und Kontaktstellen“. Ansprechpartnerin ist Frau Gudrun Neumann, E-Mail: [neumann@bfai.de](mailto:neumann@bfai.de), Tel.: 0221/20 57-354 (tägl. von 8.00 bis 14.00 Uhr).

Hr. Oliver Höflinger

## Singapur – Neuer Standort für Automobilzulieferung

Obwohl Singapur nicht gerade als ein Zentrum der Fahrzeugindustrie bekannt ist, tritt der Stadtstaat dennoch jährlich als offensiver Ausrichter einer Automobilmesse in Erscheinung. Den Hintergrund dafür bildet ein überaus dynamischer und wettbewerbsorientierter Markt für Autoersatzteile. Dementsprechend beheimatet Singapur die ASIAN AUTOPOLIS und die SINGAPORE MOTORSHOW, in jährlich wechselnder Reihenfolge.

Das Auto stellt in Singapur nach wie vor ein Statussymbol dar, so dass die beiden Automobilmessen regelmässig grosse Zuschauermagnete sind, wie die SINGAPORE MOTORSHOW mit 150.000 Besuchern im Jahre 2004 bewiesen hat. PKW und Motorräder gehören zu den wenigen Gütern, auf die in Singapur Einfuhrzölle erhoben werden. Infolge dessen ist die Anzahl der Fahrzeuge auf den Strassen stark beschränkt. Trotz des schwierigen Umfeldes hat die Fahrzeugindustrie regional erhebliche Umsatzsteigerungen verzeichnen können.

Obwohl die internationale Automobilproduktion in Singapur nicht ansässig ist, beeinflusst sie aber dennoch das lokale Wirtschaftsleben. Gerade die Automobilzuliefererindustrie ist in Singapur stark ausgeprägt. Dies hat dazu geführt, dass beispielsweise im zukunftssträchtigen Feld der FuelCell-Cars Projekte von DaimlerChrysler und Rolls-Royce entstanden. Wichtige Argumente zur Ansiedlung dieser Industrie sind vor allem die ausgezeichnete Infrastruktur sowie die Anbindung an internationale Märkte durch Hafen und Flughafen.

### AHK Singapur und der Automotive Sektor

Die AHK Singapur zaeht saemtliche grosse deutsche Autohersteller zu ihren Mitgliedsunternehmen. Da gerade der Zulieferersektor einen der Hauptschwerpunkte der Region bildet, sind diese Unternehmen zusätzlich im Ausschuss des „Sub-Committee Automotive“ vertreten, der sich hauptsächlich mit Themen der Zulieferung, Logistik sowie Im- und Export befasst. Hierbei bietet die AHK Singapur durch ihr gut ausgebautes Netzwerk weitreichende Unterstützung. Die Konzentration liegt dabei auf Gesprächsvermittlung mit potentiellen Geschäftspartnern und Behörden sowie dem Erstellen von Kurzmarktrecherchen und Marktanalysen.

### Fuer weitere Informationen kontaktieren Sie bitte:

Singaporean-German Chamber of Industry and Commerce

Frau Margit Kunz

Tel.: +65 6562 8500

E-Mail: [margit.kunz@sgc.org.sg](mailto:margit.kunz@sgc.org.sg)

Website: [www.sgc.org.sg](http://www.sgc.org.sg)

Fr. Margit Kunz





## Grosses Potential im taiwanesischen Aftermarket

### Einführung

Taipeh (bfai) - Taiwans Kfz-Markt ist überwiegend japanisch geprägt. Dennoch bieten sich für Teilehersteller aus anderen Ländern sowohl beim Direktabsatz als auch im sog. „Aftermarket“ Chancen. Insgesamt waren in Taiwan im Juli 2005 rd. 5,6 Mio. Fahrzeuge zugelassen. Die Kfz-Teile-Einfuhren betragen 2004 ca. 1,5 Mrd. US\$. Taiwanesische Produzenten gehören bei Karosserieteilen für den Aftermarket mit zur Weltspitze. Darüber hinaus setzen sie auf den Trend zum verstärkten Einsatz von (Unterhaltungs-)Elektronik in den Fahrzeugen.

Deutsche Automarken sind v.a. in der Oberklasse gut vertreten und stellten im Juli 2005 rd. 6,1% des in Taiwan registrierten Pkw-Bestandes.

Insgesamt waren im Juli 2005 etwa 5,6 Mio. Pkw in Taiwan registriert. Die Anzahl der europäischen Modelle beziffern Branchenkenner dabei auf rd. 1 Mio. Fahrzeuge. Ein Blick auf die Alterstruktur des Autobestandes zeigt, dass auch in den nächsten Jahren mit stetigem Ersatzbedarf gerechnet werden kann. Mit 57,1% ist über die Hälfte aller taiwanesischen Pkw

### Taiwans Fahrzeugproduktion (in Einheiten)

Jahr	Pkw und Kastenwagen unter 2.000 ccm	Pkw und Kastenwagen über 2.000 ccm	Leichte Lkw unter 3,5 t	Kleintransporter	Schwere Lkw und Busse
2002	239.601	13.881	32.187	40.601	3.432
2003	298.959	19.926	31.637	37.480	4.106
2004	311.370	33.552	38.624	37.620	5.837

Quelle: Department of Statistics, Ministry of Economic Affairs (MOEA), 2005

### Marktentwicklung/-bedarf

Im Jahr 2004 wurden in Taiwan etwa 430.000 Fahrzeuge produziert, vier Fünftel davon waren Pkw und Kastenwagen.

älter als sieben Jahre, etwas mehr als ein Drittel sogar älter als zehn Jahre.

Insgesamt ist die Automobilproduktion in Taiwan stark durch japanische Hersteller geprägt. Einerseits sind diese direkt auf der Insel vertreten, andererseits verfügen die maßgeblichen taiwanesischen Hersteller alle über einen Partner aus Japan. So arbeitet z.B. Kuozui Motors Ltd. mit Toyota zusammen, China Motor Corp. mit Mitsubishi und Yulon Motor Co. mit Nissan.

Auch in Taiwan ist mittlerweile der Einsatz von Hybridantrieben auf die Tagesordnung gerückt. Die Nutzung dieser Antriebstechnik wird dabei u.a. durch finanzielle Anreize forciert. Insgesamt sind taiwanesischen Industrievertreter der Ansicht, dass 2006 der beste Zeitpunkt sei, um Hybridfahrzeuge in größerem Umfang auf der Insel einzuführen. Die Zielvorgabe für das erste Jahr liegt bei etwa 600 Fahrzeugen. Dabei hat sich die Industrie bereit erklärt,

### Taiwans Fahrzeugproduktion 2004 nach Herstellern (Pkw sowie leichte und schwere Nutzfahrzeuge)

	Ausbringung (Einheiten)	Änderung 04/03	Anteil an der Gesamtproduktion
Kuozui Motors Ltd.	130.053	23,0	30,2
China Motor Corp.	96.631	1,9	22,4
Ford LioHo	70.652	2,3	16,4
Yulon Motor Co.	67.168	-4,4	15,6
Taiwan Honda	18.894	50,7	4,4
San Yang	17.812	153,7	4,1
Prince	18.718	31,8	4,3
Formosa Automobile Corp.	6.845	-15,8	1,6
Taiwan Isuzu Motors Co., Ltd.	2.174	32,4	0,5
Chin Chun Motor Co., Ltd.	1.874	-43,4	0,4
Insgesamt	430.821	11,4	100,0

Quelle: Cheliang Gongye Yuekan (Vehicle Industry Monthly), Januar 2005

### Zulassungen Deutscher Automobile in Taiwan im Juli 2005

Marke	Registrierte Pkw	Anteil an den gesamten Registrierungen in %
Mercedes	137.201	2,5
BMW	112.586	2,0
VW	66.716	1,2
Audi	22.008	0,4
Porsche	2.124	0,04
Insgesamt	340.635	6,1

Quelle: Ministry of Transportation and Communications (MOTC), 2005

### Altersstruktur der zugelassenen Pkw in Taiwan, Stand Juli 2005 (Anteile in %)

Insgesamt	unter 1 Jahr	über 1 bis 3 Jahre	über 3 bis 5 Jahre	über 5 bis 7 Jahre	über 7 bis 10 Jahre	über 10 Jahre
100	5,0	14,2	11,3	12,4	20,2	36,9

Quelle: Ministry of Transportation and Communications (MOTC), 2005

beim Aufbau der erforderlichen Infrastruktur in Vorleistung zu gehen. Prognosen der Environmental Protection Administration (EPA) zufolge soll der Hybridfahrzeugbestand bis 2010 auf 13.100 Fahrzeuge anwachsen.

In der taiwanesischen Fahrzeugteileproduktion steht die Herstellung von Blechen und (Karosserie-) Kunststoffteilen im Vordergrund. Hauptursache hierfür sind Synergien mit anderen Industriezweigen, v.a. in den Sektoren Formgebung und Formenbau. Taiwanische Unternehmen gehören bei Karosserieteilen zur Weltspitze und verfügen lt. Aussagen von Branchenkennern in diesem Bereich auf dem US-amerikanischen Aftermarket über einen Anteil von etwa 80%.

Darüber hinaus hat die taiwanesischen Teile-Industrie bereits neue Absatzgebiete ins Auge gefasst. Angesichts Taiwans gut entwickelter Halbleiter-, Flachbildschirm- sowie Konsumentenelektronikindustrie sieht die Branche gute Chancen, vom weltweiten Trend zu mehr (Unterhaltung-)Elektronik in den Fahrzeugen zu profitieren. Dabei setzen sie v.a. auf Flachbildschirme, Telekommunikationsgeräte und Navigationssysteme.

Beispiele wie Bosch zeigen, dass sich für ausländische Teilefabrikanten trotz der japanischen Dominanz auch

Geschäftschancen für den Direktabsatz bei Fahrzeugproduzenten in Taiwan bieten. Der Verflechtungsprozess im internationalen Automobilbau macht auch vor den japanisch kontrollierten Anbietern nicht halt.

Das größte Potenzial für deutsche Kfz-Teilehersteller sehen Branchenkenner allerdings im taiwanesischen Aftermarket. Dort sind neben Bosch u.a. Firmen wie Osram oder ZF Trading vertreten. Darüber hinaus können auch Kooperationen im Bereich Kfz-Elektronik sowie Unterhaltungselektronik für Fahrzeuge interessant sein. Taiwan gilt schließlich auch als attraktiver Einkaufsmarkt für Kfz-Teile bzw. elektronische Komponenten.

### Produktion/Branchenstruktur

Im Jahr 2004 belief sich der Produktionswert der einheimischen Kfz-Teilehersteller auf 167,7 Mrd. Neue Taiwan-Dollar (NT\$; rd. 4,2 Mrd. Euro; 1 Euro = 40 NT\$). Mit 94,5 Mrd. NT\$ entfiel dabei der größte Teil auf andere Kfz-Teile, dahinter folgten elektrische Kfz-Teile mit 27,0 Mrd. NT\$ sowie Antriebssysteme und Teile mit 18,2 Mrd. NT\$.

Die Kfz-Teileindustrie Taiwans ist stark mittelständisch geprägt. Die Betriebe sind häufig in Produktionsnetze eingebunden, in denen einfachere Arbeitsprozesse an nachgeordnete

### Taiwans Produktionswert bei Pkw-Kfz-Teilen (in Mrd. NT\$; Veränderungen in %)

Produktkategorie	2004	Änd. 04/03	2003	Änd. 03/02	2002
Kfz-Teile Insgesamt	167,7	14,9	143,5	9,6	130,9
.Andere Kfz-Teile	94,5	17,8	80,2	4,5	76,8
.Elektrische Kfz-Teile	27,0	18,7	22,7	31,3	17,3
.Antriebssystem und Teile	18,2	7,7	16,9	13,0	15,0
.Automotoren und Teile	16,0	20,9	13,2	12,4	11,8
.Bremsystem und Teile	5,1	2,4	5,0	19,4	4,2
.Instrumente	2,4	23,8	1,9	10,6	1,7
.Lenksysteme	1,6	14,1	1,4	5,5	1,3

Quelle: Department of Statistics, Ministry of Economic Affairs (MOEA), 2005

### Einfuhr wichtiger Kfz-Teile nach Taiwan (in Mio. US\$)

HS-Code	Warenbezeichnung	2003	2004	davon aus Deutschland (2004)
8708	Teile und Zubehör für Kfz	1.136	1.507	59,5
870829	.Karosserieteile und -zubehör	96,4	131,9	5,0
870840	.Schaltgetriebe	365,8	470,8	2,4
870831 und 870839	.Bremsen und Teile davon	108,0	151,5	10,3
870894	.Lenkräder, -säulen und -getriebe	58,0	75,0	1,7
870893	.Schaltkupplungen und Teile davon	11,1	12,3	0,7
870860	.Tragachsen und Teile davon	13,0	20,3	0,1
840991 und 840999	Teile für Motoren	191,9	236,9	4,4
84133011006 und 84133012005	Einspritzpumpen	13,6	15,2	1,0
851220	Leuchten für Kfz	23,2	34,4	3,3
854430	Kabelsätze	7,0	10,9	1,9

Quelle: Directorate General of Customs, Ministry of Finance (MOF), 2005

kleinere Unternehmen ausgelagert werden. Nach Angaben von Branchenkennern sind über 2.000 Unternehmen in der Teilefertigung tätig. Etwa 300 davon verfügen über das US-amerikanische QS-9000-Zertifikat. Besonders wettbewerbsfähig sind die Firmen bei der Fertigung für den Aftermarket, schwächer hingegen im Bereich OEM (Original Equipment Manufacturing).

Als Wettbewerbsvorteile der Kfz-Teileindustrie Taiwans gelten das auch im internationalen Vergleich hohe Niveau in Produktion und Entwicklung, das Vorhandensein einer kompletten Wertschöpfungskette, die Formgebung und der Formenbau sowie die guten Verbindungen zum chinesischen Festland. Nachteilig wirken sich hingegen Schwächen in der Forschung, die Abhängigkeit von ausländischen Firmen bei Schlüsselkomponenten sowie Defizite im globalen Marketing bzw. Branding aus.

Gefälschte Kfz-Teile v.a. aus der VR China sollen in der Branche nach Auskunft von Marktkennern ein großes Problem darstellen.

### Außenhandel

Taiwan importierte 2004 Kfz-Teile im Wert von 1,5 Mrd. US\$. Den größten Posten bildeten dabei Schaltgetriebe mit 470,8 Mio. US\$. Deutschland lieferte Teile für 59,5 Mio. US\$ und hatte damit am Kfz-Teile-Importmarkt Taiwans einen Anteil von knapp 4%.

### Geschäftspraxis

Für Zollfragen und Einfuhrverfahren bei Lieferungen nach Taiwan ist das Directorate General of Customs (Internet: [www.dgoc.gov.tw](http://www.dgoc.gov.tw)) zuständig. Mit Produktstandards und technischen Erfordernissen befassen sich u.a. das Bureau of Standards, Metrology and Inspection ([www.bsmi.gov.tw](http://www.bsmi.gov.tw)) sowie der TÜV Rheinland Taiwan ([www.twn.tuv.com](http://www.twn.tuv.com)).

### Kontaktanschriften

Kontaktanschriften zur Branche finden Sie im Internet in unserer kostenlosen bfai-Datenbank unter „[www.bfai.de](http://www.bfai.de) - Service - Auskunfts- und Kontaktstellen“. Ansprechpartnerin ist Frau Gudrun Neumann, E-Mail: [neumann@bfai.de](mailto:neumann@bfai.de), Tel.: 0221/20 57-354 (tägl. von 8.00 bis 14.00 Uhr).

Hr. Oliver Höflinger

## Automobilbranche steuert 2005 Produktionsrekord an

### Einführung

Bangkok (bfai) - Der thailändische Automobilbranche steuert 2005 erstmals den Bau von mehr als 1 Mio. Kfz an. Nach neuesten Angaben der Automotive Industrial Group der Federation of Thai Industries (FTI) könnten in diesem Jahr bis zu 1,2 Mio. Autos von den Montagebändern rollen. Um die Produktion weiter anzukurbeln, hat das Thailand Automotive Institute (TAI) der Regierung vorgeschlagen, die Realisierung eines umfangreichen Entwicklungsprogrammes einzuleiten, das Investitionen von 8,7 Mrd. Baht ( B; ca. 177 Mio. Euro; Wechselkurs am 11.10.05: 1 Euro = 49,17 B) vorsieht.

### Marktentwicklung/-bedarf

Der thailändische Automobilbau, der sich als „Detroit of Asia“ positionieren möchte, könnte lt. Aussagen des Direktors des TAI, Vallop Tiasiri, bis zum Jahre 2010 seine Produktion auf rd. 1,8 Mio. Fahrzeuge jährlich steigern. Die Chancen dafür sind nach Ansicht von Marktbeobachtern gut, da das Königreich als Standort für ausländische Automobilproduzenten wieder an Attraktivität gewonnen hat. Trotz des seit Anfang 2005 etwas abgeschwächten Inlandsabsatzes von Automobilen ist die thailändische Kfz-Industrie für die Zukunft recht zuversichtlich. Grund zum Optimismus gibt vor allem das weiterhin sehr gute Auslandsgeschäft. Durch die AFTA-Vereinbarung (Asean Free Trade Area) haben sich die internationalen Vertriebsmöglichkeiten noch weiter verbessert. Die im Rahmen des AFTA bis 2007 vorgesehene Reduzierung der Importzölle auf 0 bis 5% dürfte viele ausländische Kfz-Hersteller dazu veranlassen, künftig verstärkt ihre Fahrzeuge in Thailand herstellen zu lassen, um sie dann als thailändische Ursprungswaren mit niedriger Zollbelastung in die anderen ASEAN-Länder einführen zu können. Die Ursprungsregeln der AFTA schreiben einen inländischen Fertigungsanteil von mindestens 40% vor.

Auch der thailändische Kfz-Inlandsabsatz ist noch steigerungsfähig. Die Marktdurchdringungsrate in Thailand lag 2003 lt. Angaben des TAI erst bei etwa 11%. Nach Angaben des Department of Land Transport wurden 2004 insgesamt 2,549

Mio. Kfz, darunter 1,944 Mio. Motorräder neu registriert. Die Zahl der unter dem Motor Car Act von 1979 zugelassenen Kfz belief sich 2003 auf 25.548.694 Fahrzeuge, darunter 7.167.124 Pkw, Minibusse und Pickups. Zugleich verkehrten auf den Straßen noch insgesamt 809.168 Busse und Lkw.

Trotz abgeschwächter Binnenkonjunktur ist der Inlandsabsatz von Automobilen im ersten Halbjahr 2005 um 15,8% auf 345.897 Fahrzeuge gestiegen. Die stärkste Präsenz auf dem thailändischen Automobilmarkt zeigen japanische Kfz-Hersteller. Während Toyota und Honda bei Pkw Marktführer sind, liegt Isuzu bei den Pickups an der Spitze. Der Marktanteil von DaimlerChrysler lag 2004 bei 0,9% und der von BMW bei 0,4%.

### Marktanteile wichtiger Kfz-Hersteller in Thailand

Unternehmen	Marktanteil 2004 (in %)
Toyota	37,4
Isuzu	23,9
Honda	12,0
Nissan	7,3
Mitsubishi	5,9

Quelle: Toyota Motor Thailand

### Kfz-Produktion in Thailand (Einheiten)

Jahr	Pkw	Nutzfahrzeuge
2002	169.304	415.593
2003	251.691	490.363
2004	299.039	628.560

Quelle: Bank of Thailand

Für deutsche Automobilfirmen dürften sich auch künftig die besten Verkaufschancen bei Luxus-Pkw ergeben. Die drastisch gestiegenen Kraftstoffpreise haben jedoch das Interesse der Kfz-Industrie und der Regierung an einer raschen Entwicklung und Produktionsaufnahme von umweltfreundlichen und energiesparsamen Kfz mit möglichst niedrigem Kraftstoffverbrauch (sog. „EcoCars“) verstärkt. Auch dieser Fahrzeugbereich könnte für deutsche Hersteller interessant sein. Nach Aussagen des Industrieministers Watana

### Auswahl aktueller Investitionsprojekte

Akteur/Programm	Investitionssumme	Projektstand	Beschreibung
Toyota	ca. 375,7 Mio. Euro	Planungsphase	neues Montagewerk und Ausbau des Montagewerkes Samrong (Montage von 200.000 sog. „Multi-purpose-Vehicles“)
Mitsubishi	k.A.	Planungsphase	Errichtung der Produktionsbasis für gesamtes Exportgeschäft
General Motors	100 Mio. US\$	Planungsphase	Ausbau der Kapazitäten in Rayong und Errichtung einer neuen Lackiererei
Thailändisches Entwicklungsprogramm	ca.177 Mio. Euro	Planungsphase	Bau eines Forschungs- und Entwicklungszentrums und eines Kfz-IT-Zentrums, Ausbildung von 100.000 Fachkräften, Ausbau und Modernisierung der Einzelteilefertigung

Quelle: Eigene Recherchen

Muangsook soll das Board of Investment (BOI) die Produktion derartiger Fahrzeuge durch eine befristete Befreiung von der Körperschaftsteuer sowie eine zollfreie Einfuhr der benötigten Maschinen und Rohstoffe speziell fördern.

Mit dem In-Kraft-Treten des AFTA sind immer mehr ausländische Automobilkonzerne, insbesondere die japanischen, bereit, in Thailand ihre künftigen Zentren für das Asiengeschäft einzurichten. Auch die beiden deutschen Automobilfirmen, DaimlerChrysler und BMW, planen, ihre Aktivitäten im Königreich zu intensivieren. Umfangreiche Erweiterungspläne hegen vor allem die beiden japanischen Kfz-Hersteller Toyota und Mitsubishi. Auch General Motors verstärkt sein Engagement in Thailand.

### Produktion/Branchenstruktur

Die thailändische Kfz-Industrie, die derzeit 16 Montagewerke und eine ständig wachsende Zahl von verschiedenen Zulieferbetrieben umfasst, befindet sich seit 1999 wieder in einem kontinuierlichen Aufwärtstrend. Thailand ist mittlerweile nach den USA zum zweitgrößten Produzenten von Pickups geworden. Die thailändische Automobilproduktion stieg 2004 lt. Angaben der Bank of Thailand (BOT) um 25% auf 927.599 Einheiten. Davon

konnten auf dem Inlandsmarkt 626.000 Fahrzeuge abgesetzt werden, was einem Zuwachs gegenüber dem Vorjahr um 17,4% entsprach.

Von der geplanten Erweiterung der Automobilproduktion profitiert auch die gesamte thailändische Kfz-Zulieferindustrie. Viele Zulieferfirmen planen daher, ihre Kapazitäten beschleunigt auszubauen. Zugleich wollen sie ihre Zusammenarbeit mit den führenden ausländischen Herstellern von Kfz-Einzelteilen und Zubehör intensivieren, wodurch sich auch für deutsche Kfz-Zulieferbetriebe neue Kooperationsmöglichkeiten ergeben dürften.

Die thailändische Kfz-Zulieferindustrie besteht aus annähernd 1.000 zumeist kleinen und mittelständischen Betrieben. Fachleute veranschlagen den Markt für Originalteile (Original Equipment Manufacturing - OEM) auf ca. 1,5 Mrd. US\$. Der Markt für Ersatzteile (Replacement Equipment Manufacturing - REM) dürfte hingegen etwas größer sein. Das Produktionsprogramm umfasst nahezu das gesamte Sortiment der von der Automobilindustrie benötigten Teile und Komponenten. Da die meisten Teilehersteller eng mit den ausländischen Montagewerken zusammenarbeiten und viele dieser Zulieferfirmen Joint Venture mit ausländischen Partnern

### Führende Kfz-Produzenten

Unternehmen	Tätigkeitsbereiche	Internetadresse
Toyota Motor Thailand	Pkw, Pickups	www.toyota.co.th
MMC Sittipol Co. Ltd. (Mitsubishi)	Pickups, Lkw, Busse	www.mitsubishi-motors.com
General Motors Thailand	Pkw	www.gmthailand.com
Isuzu Motors Thailand	Pickups, Lkw, Busse	www.isuzu.co.jp
Auto Alliance Thailand (Ford)	Pickups	www.autoalliance.co.th

Quelle: Eigene Recherchen

### Thailändische Automobilimporte (in Mio. B)

Fahrzeugart (HS-Code)	2003	2004
Zugmaschinen (8701)	4.458,8	5.080,8
Kraftfahrzeuge zum Befördern von zehn oder mehr Personen (8702)	2.984,8	4.582,2
Personenkraftwagen (8703)	16.234,5	15.200,5
Lastkraftwagen (8704)	1.718,9	1.901,6
Spezialfahrzeuge (8705)	292,1	784,8

Quelle: Customs Department

### Einfuhr wichtiger Kfz-Teile (in Mio. B)

HS-Code	Warenbezeichnung	2003	2004	davon aus Deutschland (2004)
8708	Teile und Zubehör für Kfz	88.066,0	100.426,0	9.776,6
87089998	.Airbags etc.	k.A.	k.A.	k.A.
870829	.Karosserieteile u. -zubehör	6.619,0	7.871,2	434,9
870840	.Schaltgetriebe	3.358,5	8.158,0	31,3
870831 und 870839	.Bremsen u. Teile davon	2.381,1	3.025,7	119,6
870894	.Lenkräder, -säulen u. -getriebe	337,0	680,0	47,7
870893	.Schaltkupplungen u. Teile davon	590,3	695,4	21,2
870860	.Tragachsen u. Teile davon	623,0	548,1	13,2
840991 und 840999	Teile f. Motoren	21.031,0	23.017,2	239,0
84133091	Einspritzpumpen	k.A.	k.A.	k.A.
85122000	Leuchten f. Kfz	734,1	1.407,4	57,2
85443090	Kabelsätze	k.A.	k.A.	k.A.

Quelle: Customs Department

sind, verwenden sie die neuesten Produktionstechnologien und achten auf die Qualität ihrer Erzeugnisse.

### Außenhandel

Trotz des hohen Importzollsatzes für komplett fertige Automobile (CBU) von 80% führt Thailand wieder verstärkt Straßenfahrzeuge ein. Die Kfz-Importe (HS-Code 8701 bis 8705) stiegen 2004 lt. Angaben des Customs Department um 7,2% auf 27.549,9 Mio. B (rd. 551 Mio. Euro). Allerdings sind die Bezüge von Pkw 2004 um 6,4% zurückgegangen. Wichtigster Lieferant von Automobilen ist Japan. Aus Deutschland bezieht Thailand vor allem Pkw und Krstoffahrzeuge zum Befördern von zehn und mehr Personen. Allerdings sind diese deutschen Lieferungen 2004 deutlich zurückgegangen.

Thailand konnte in den letzten drei Jahren seine Kfz-Exporte wieder deutlich steigern. Nachdem das Land 2004 auf den Auslandsmärkten insgesamt 332.053 Fahrzeuge im Gesamtwert von 149,23 Mrd. B (2,98 Mrd. Euro) absetzen konnte, rechnet die FTI 2005 mit dem Export von etwa 500.000 Automobilen.

### Geschäftspraxis

Die für die Kfz-Industrie geltenden technischen Normen und Erfordernisse können beim Thai Industrial Standard Institute eingesehen werden (Internet: [www.fisi.go.th](http://www.fisi.go.th)). Für Einfuhrverfahren ist das Customs Department of Thailand ([www.customs.go.th](http://www.customs.go.th)) zuständig.

### Kontaktanschriften

Kontaktanschriften zur Branche finden Sie im Internet in unserer kostenlosen bfai-Datenbank unter „[www.bfai.de](http://www.bfai.de) - Service - Auskunfts- und Kontaktstellen“. Ansprechpartnerin ist Frau Gudrun Neumann, E-Mail: [neumann@bfai.de](mailto:neumann@bfai.de), Tel.: 0221/20 57-354 (tägl. von 8.00 bis 14.00 Uhr).

Hr. Udo-Peter Bartsch



**GC .comm**  
offers a variety of information specific to the region with in-depth cover stories, special reports, and regular articles on Hong Kong, South China, Vietnam and Germany.

**Subscribe** to our business magazine and make sure you are always in the picture!

I would like to subscribe to GC.commm from \_\_\_\_\_ (month/year).  
Annual subscription (6 issues) at HK\$500 (For HK Only) / Eur 65/ US\$80 / RMB600 only. Price includes postage.



Please cross cheque & make payable to the "German Industry and Commerce Ltd." and send it with this form to German Industry and Commerce Hong Kong, South China, Vietnam/German Chamber of Commerce, Hong Kong, 3601 Tower One, Lippo Centre, 89 Queensway, Hong Kong  
E-mail: [info@hongkong.ahk.de](mailto:info@hongkong.ahk.de) Website: [www.hongkong.ahk.de](http://www.hongkong.ahk.de),  
Attn.: Publication Department

Die Stärke der taiwanischen Wirtschaft liegt z. Zt. noch im after sales – Bereich und im anspruchsvolleren OEM-Bereich der Automobilindustrie; in letzterem sind ca. 350 Firmen angesiedelt. Taiwans Unternehmen orientieren sich vorwiegend auf den Elektronikbereich und die Kunststoffumgebung.

Der wertmässige Anteil der Elektrokompontenten im Auto liegt bei ca. 30-40 %, Tendenz steigend, auf ihn entfallen aber 90% der Innovationen im Auto. Nicht überraschend wird in letzter Zeit sowohl von taiwanischer Regierungsseite als auch von den Unternehmen eine Integration der auf internationaler Ebene konkurrenzstarken Elektronik- und IT-Industrie mit der Automobilindustrie angestrebt aus der mögliche Potentiale für die deutsche Industrie im Bereich Einkauf, Produktion oder Ausrüstungslieferung entstehen könnten.

Die neugestaltete CAR tronics Show gibt dieser Neuausrichtung der taiwanischen Industrie Ausdruck.

## AMPA

davon Ausland.: 120  
Fachbesucher: 34.521  
Nettoflaeche: 37000 qm

Turnus: jaehrlich  
nächster Termin: 19-21 May 2006

[www.taipeitradeshows.com.tw](http://www.taipeitradeshows.com.tw)

## Taipei Int'l Auto & Motorcycle Parts & Accessoires

Groesste Messe im after-sales Bereich der Autobranche in Asien  
Branchenschwerpunkt:

- Fahrzeugbau (Automobile, Nutzfahrzeuge, Motorraeder, Caravans, Kfz-Zubehoer)

- Metallformengebung

Angebotsschwerpunkt

- Automobilersatzteile, Automobilzubehoer, Motorraeder,

- Werkstattausruestung, Zweiradzubehoer, Motoren, Reifen

- u.a. Elektronik (GPS, Telematik, Entertainment, Airbags, etc.)

Marktanteile Taiwans: USA 34%, China 7,5%, Japan 6%, UK 2,9%,

Italien 2,7 %, BRD 2,64%

## CAR tronics Show Taipei

Neue Messe

Angestrebt:  
Aussteller: 900

Fachbesucher: 20000  
nächster Termin: 17-20 Aug 2006  
[www.cartronicsasia.com](http://www.cartronicsasia.com)

## CARtronics 2006 + Car Manufacture Automation Machinery Expo

neue Messe, die lt. Veranstalter erstmalig den vollen 4C Bereich abdecken soll, zudem werden die Bereiche IT Elektronik und Automobilindustrie gemeinsam praesentiert.

Potential: Zugang zum after-sales Bereich des europaeischen und amerikanischen Marktes und des chinesischen Automarktes ueber taiwanische Partner

Sollten Sie an einer Messepraesentation interessiert sein, setzen Sie sich bitte mit uns in Verbindung.

## TAITRONICS

Gesamtmesse  
Aussteller: 643  
Fachbesucher: 32332  
davon Ausland: 2332  
Turnus: jaehrlich  
nächster Termin: 17.-20.04.2006  
[www.taipeitradeshows.com.tw/](http://www.taipeitradeshows.com.tw/)

## Taipei Int'l Electronic Spring Show (Automobile Electronics Show)

Ausstellungsschwerpunkte:

- Telematics, Drive Information & Systems, Safety and Security

- Systems, Brake Control, Engine Management System, Suspension &

- Chassis System, Power Train System, Automobile Elec. Comp. & Parts

Das Deutsche Wirtschaftsbuero Taipei unterstuetzt Sie gerne bei der Suche nach einem geeigneten Geschäftspartner und beraet Sie bei Ihrem Markteinstieg in Taiwan. Für weiterführende Informationen kontaktieren Sie bitte das Ansprechpartner fairs&more: Frau Christine Malpricht

Tel.: +886 – 2 – 2506 9028

E-mail: [service@dwb-taipei.org.tw](mailto:service@dwb-taipei.org.tw)

[www.dwb-taipei.org.tw](http://www.dwb-taipei.org.tw)

## Wachstumsabschwächung hindert Kfz-Produzenten nicht an Markteintritt

### Einführung

Hanoi (bfai) - Nachdem die elf Kfz-Montagewerke Vietnams ihren Output 2003 gegenüber dem Vorjahr noch um über 38,4% auf 40.883 Fahrzeuge steigern konnten, wurde 2004 nur noch ein Produktionszuwachs von 4,3% auf 42.651 Einheiten erzielt. Hauptgrund waren die erhöhten Verkaufspreise, die auf die 2004 erfolgte Anhebung der Sonderverbrauchsteuer von 5% auf 24% zurückzuführen waren. Für 2005 gilt sogar ein noch höherer Sondersteuersatz von 40%. Die Wachstumsabschwächung scheint jedoch neue Kfz-Produzenten von einem Markteintritt nicht abzuschrecken.

### Marktentwicklung/-bedarf

Viele Fachleute räumen dem vietnamesischen Automobilmarkt insbesondere im Hinblick auf die fortschreitende Umsetzung des ASEAN Free Trade Area Agreement (AFTA) und dem für 2006 vorgesehenen WTO-Beitritt des Landes sehr gute Wachstumschancen ein. Da die Sonderverbrauchsteuer (special consumption tax) für Automobile bis 2007 weiter kontinuierlich bis auf 70% ansteigen soll, könnten jedoch nach Ansicht der Vietnam Automobile Manufactures Association (VAMA) die vietnamesischen Pkw-Preise innerhalb der nächsten drei Jahre im Vergleich zu 2003 um etwa 180% zulegen. Die 2005 durch die Anhebung der Sonderverbrauchsteuer auf 40% erfolgte Verteuerung der Automobile um etwa 10% hat jedoch im bisherigen Jahresverlauf trotz anfänglicher Befürchtungen den Inlandsabsatz kaum beeinträchtigt. Aufgrund der weiterhin sehr robusten Nachfrage weisen die Inlandverkäufe lt. Angaben der VAMA weiterhin einen deutlichen Aufwärtstrend auf.

Die Regierung, die großes Interesse am beschleunigten Aufbau einer konkurrenzfähigen Automobilindustrie hat und dafür bis 2010 Investitionen im Gesamtwert von 16 Bill. bis 18 Bill. Dong (D; ca. 829 Mio. bis 933 Mio. Euro; Wechselkurs im Juli 2005: 1 Euro = rd. 19.290 D) plant, will dem drohenden massiven Preisanstieg durch eine Verbilligung der Importe der für die Kfz-Montage benötigten CKD- und SKD-Einzelteile begegnen.

### Marktanteile von Kfz-Herstellern in Vietnam

Unternehmen	Marktanteil 1. Halbjahr 2004 (in %)
Toyota	30,3
Vidamco	13,9
Ford	13,2
Visuco	12,3
Vinastar	9,2
Isuzu	6,6
Mercedes	5,6
VMC	3,8
Mekong	2,2
Vindaco	2,1
Hino	0,9

Quelle: Vietnam Automobile Manufactures Association (VAMA)

### Kfz-Produktion in Vietnam (Einheiten)

Jahr	Fahrzeuge insg.
2002	29.536
2003	40.883
2004	42.651

Quelle: General Statistical Office

Auf vietnamesischen Straßen fahren derzeit über 660.000 Automobile. Bis 2010 soll ihre Zahl auf etwa 1,3 Mio. Fahrzeuge steigen. Das Industrieministerium veranschlagt den Automobilbedarf des Landes 2005 auf insgesamt 83.000 Fahrzeuge jährlich, davon 19.000 Pkw, 25.000 Omnibusse, 35.000 Lkw und Kleintransporter sowie 4.000 Spezialfahrzeuge. Dieser Bedarf soll nach Vorstellungen des Industrieministeriums bis 2010 auf 169.000 Einheiten steigen.

Vietnam möchte den wachsenden Automobilbedarf künftig verstärkt aus der Eigenproduktion decken. Die Regierung hat daher die vier großen Staatsunternehmen, die Saigon Mechanical and Auto Engineering Com. (Sacom), die National Auto Corp. (VinaAuto), die National Coal Corp. (Vinacoal) und die Vietnam Engine and Agricultural Machinery Construction Corp. (VEAM), mit der Durchführung umfangreicher Investitionen im Bereich der Kfz-Montage und -Produktion beauftragt.

Nach den Plänen der Regierung sollen sich VinaAuto und VEAM auf die Montage und Produktion von Pkw und kleinen Lkw sowie die Herstellung von Motoren, Getrieben und Antrieben spezialisieren. Bei Vinacoal ist hingegen die Herstellung mittlerer und schwerer Lkw, Spezialfahrzeuge sowie entsprechender Einzelteile und Komponenten vorgesehen. Sacom soll sich mit der Montage und Produktion von Pkw, Spezialfahrzeugen und Kfz-Einzelteilen befassen.

Zugleich beabsichtigen einige der bereits im Lande tätigen ausländischen Automobilhersteller, ihr Engagement zu verstärken. Der japanische Kfz-Produzent Honda, der bereits in Vietnam Motorräder montiert, beabsichtigt, künftig hier auch Automobile mit bis zu neun Sitzen herzustellen. Mit der Aufnahme der Montagefertigung wird Mitte 2006 gerechnet. Um Kosten zu sparen, will Honda bei der Automobilmontage verstärkt in Vietnam hergestellte Einzelteile und Komponenten verwenden. Bis 2010 ist daher eine Steigerung des "local content" von anfänglich etwa 10% auf 60% geplant.

Nach Angaben des Ministry of Planning and Investment (MPI) zeigen auch Nissan und einige Investoren aus der VR China wachsendes Interesse an Direktinvestitionen im Bereich des vietnamesischen Automobilbaus. Zugleich will Daewoo (Korea (Rep.)) sein Engagement in Vietnam ausweiten. Die Firma unterhält bereits ein lokales Automobilmontagewerk (VIDAMCO). Auch einige vietnamesische Unternehmen planen umfangreiche Investitionen im Sektor. Nach Angaben

des MPI beabsichtigt u.a. die Vietnam Manufacturing and Export Processing Co. Ltd. (VMEP), die sich vor allem mit der Motorradproduktion beschäftigt, die Produktion von Pkw mit sechs bis neun Sitzen sowie von leichten Lkw aufzunehmen. Vinamotor möchte hingegen lt. Aussagen des Präsidenten des Management Board der Vietnam Automobile Industry Corp., Nguyen Van Khoa, noch 2005 den ersten viersitzigen Pkw unter vietnamesischem Markennamen auf den Markt bringen. Das

(235,3 Mio.) US\$ ein. Die Bezüge weisen 2005 eine unvermindert starke Wachstumsdynamik auf.

### Produktion/Branchenstruktur

Bei den elf Automobilwerken Vietnams handelt es sich um Joint Ventures mit ausländischen Partnern. Sie befassen sich ausschließlich mit der Montage von Fahrzeugen aus weitgehend importierten CKD- und SKD-Teilen. Die Werke haben

### Auswahl aktueller Investitionsprojekte

Akteur	Investitionssumme	Projektstand	Beschreibung
Honda	ca. 60 Mio. US\$	Planungsphase	Errichtung eines Montagewerkes für 10.000 Fahrzeuge p.a.
Daewo	k.A.	Planungsphase	Fabrik für Omnibusse
VMEP	70 Mio. US\$	Planungsphase	Fabrik für Pkw und leichte Lkw mit einer Kapazität von 10.000 Fahrzeugen p.a. und eine Fabrik für Motoren mit einem Hubraum von 1.300 bis 1.500 ccm

Quelle: Eigene Recherchen

Fahrzeug soll von der Dong Vang Auto Industry Group in der Bac Giang Provinz (Nordostvietnam) unter Nutzung der Technologie von Hyundai (Korea, Rep.) hergestellt werden. Zudem will Vinamotor sein Engagement in anderen Automobilprojekten in Dong Anh (Hanoi), Thu Duc (Saigon), Can Tho, Vinh, Hue und Nam Dinh intensivieren.

eine Kapazität von insgesamt rd. 150.000 Automobilen jährlich. Im Jahr 2004 liefen jedoch knapp 43.000 Einheiten vom Band.

Der Aufschwung bei der Kfz-Montage hat auch der Herstellung von Einzelteilen und Komponenten neuen Auftrieb gegeben. Insbesondere die von der Regierung geforderte Anhebung des Anteils einheimischer Einzelteile und Komponenten erfordert ein

### Vietnamesische Automobilimporte (in 1.000 US\$)

	2003	2004
Importe insg.	906.772	969.802
davon:		
Fertige Automobile	265.690	322.970
Automobilsätze (CKD,SKD)	571.508	581.429
Übrige Einzelteile	69.574	65.403

Quelle: Angaben des General Department of Customs

### Einfuhr wichtiger Kfz-Teile nach Vietnam (in 1.000 US\$)

HS-Code	Warenbezeichnung	2002	davon aus Deutschland
8708	Teile und Zubehör für Kfz	24.431	1.240
8407	Hubkolbenmotoren	28.237	k.A.
8408	Dieselmotoren	51.390	5.303
8409	Teile f. Motoren	49.646	1.220
8512	Elektrische Beleuchtungs- u. Signalgeräte	4.344	234

Quelle: The Customs Yearbook of Foreign Merchandise Trade 2002

Fachleute räumen insbesondere dem Markt für Nutz- und Spezialfahrzeuge gute Entwicklungsmöglichkeiten ein. Ausländische Investoren sollten sich daher künftig verstärkt in diesem Marktsegment engagieren. Die Nachfrage nach Omnibussen sowie verschiedenen Lkw und Spezialfahrzeugen weist schon seit längerer Zeit einen sehr deutlichen Aufwärtstrend auf. Die Modernisierung und Erweiterung des ÖPNV hat den Bedarf an modernen Bussen kräftig nach oben getrieben. Zugleich erfordern das beschleunigte Wirtschaftswachstum und die wachsenden Bauaktivitäten die verstärkte Bereitstellung neuer Nutzfahrzeuge. Die meisten dieser Fahrzeuge müssen importiert werden. Vietnam führte 2004 (2003) lt. Angaben des General Department of Customs insgesamt 20.614 (18.521) verschiedene Lkw und Spezialfahrzeuge im Wert von 278,4 Mio.

stärkeres in- und ausländisches Engagement im Zulieferbereich. Ausländische Zulieferfirmen, die in Vietnam investieren möchten, sollen nach Vorstellungen des Industrieministeriums vorrangig gefördert werden. An einem stärkeren Engagement in Vietnam sind bisher vor allem Kfz-Zulieferer aus Asien interessiert. So haben bereits einige japanische Zulieferfirmen einen Teil ihre Fertigung nach Vietnam verlegt.

### Außenhandel

Der Gesamtumfang der vietnamesischen Importe an Automobilen und Automobilteilen belief sich 2004 auf knapp 1 Mrd. US\$. Den größten Anteil hatten dabei CKD- und SKD-Bausätze.

## Geschäftspraxis

Die für die Kfz-Industrie geltenden technischen Normen und Erfordernisse können beim Directorate for Standards an Quality (STAMEQ) in Hanoi eingesehen werden (Internet: www.tcvn.gov.vn). Für Einfuhrverfahren ist das General Department of Customs zuständig (www.customs.gov.vn).

## Kontaktanschriften

Kontaktanschriften zur Branche finden Sie im Internet in unserer kostenlosen bfai-Datenbank unter „www.bfai.de - Service - Auskunfts- und Kontaktstellen“. Ansprechpartnerin ist Frau Gudrun Neumann, E-Mail: neumann@bfai.de, Tel.: 0221/20 57-354 (tägl. von 8.00 bis 14.00 Uhr).

Hr. Udo-Peter Bartsch

## German Industry and Commerce

Hong Kong, South China, Vietnam



### Hong Kong

3601 Lippo Centre  
Tower One, 89 Queensway  
Admiralty  
Hong Kong SAR  
Tel.: +852 2526 5481  
Fax.: +852 2810 6093  
E-mail: info@hongkong.ahk.de

### South China

2915 Metro Plaza  
Tian He North Road  
510075 Guangzhou  
P.R. China  
Tel.: +86 20 8755 2353  
Fax.: +86 20 8755 1889  
E-mail: info@gz.china.ahk.de

## Our Services include:

- Organising Events & Functions
- Providing Chamber (GCC) Membership Information
- Business Partner Search
- Business Consultation
- Publications
- Trade Fair Services in the region
- Vocational Training
- 'Job Report' for Job seeker and Employers
- Providing Information on Establishing Business in Germany
- Providing Information on Travelling in Germany

### Vietnam

1303 Vetcombank Tower  
198 Tran Quang Khai Street  
Hoan Kiem District  
Hanoi S.R. Vietnam  
Tel.: +84 4 825 1420  
Fax.: +84 4 825 1422  
E-mail: info@vietnam.ahk.de

257 Hoang Van Thu Street  
Tan Binh District  
Ho Chi Minh City  
S.R. Vietnam  
Tel.: +84 8 997 1837  
Fax: +84 8 997 1838  
Email: info@vietnam.ahk.de

# Die Automobil- und Zulieferindustrie in China

Momentan existieren circa 130 Fahrzeughersteller in China inkl. Joint-Ventures, die aber teilweise nur 1000 Fahrzeuge pro Jahr produzieren. Es ist daher zu erwarten, dass in einem schwieriger werdenden Marktumfeld ein Konsolidierungsprozess einsetzt und daher die Zahl der Hersteller zukünftig drastisch sinken wird. Dies auch deshalb, weil ausländische Automobilkonzerne trotz der teilweise großen rechtlichen Schwierigkeiten in diesem immer noch stark wachsenden Markt präsent sein wollen.

Die Situation für ausländische Investoren, Produzenten und Importeure ist teilweise sehr problematisch: Importe werden behindert, die Produktion vor Ort ist größtenteils nur als Minderheits Joint-Venture mit Staatsunternehmen möglich, Gewinne müssen im Allgemeinen reinvestiert werden, selbst Zulieferer und Preise werden teilweise vorgegeben. Durch die Joint Ventures fließt wiederum neben Kapital auch wertvolles Know-How in die chinesischen Staatsbetriebe. Dadurch versuchen diese Unternehmen, Schritt für Schritt einen Technologietransfer zu erzielen, um in absehbarer Zeit auch auf dem Weltmarkt konkurrenzfähig zu sein. Diese Investitionen könnten sich also für die ausländischen Konzerne zum Bummerang entwickeln, da sie letztlich in absehbarer Zeit mit ihrem eigenen Know-How auf Ihren Heimatmärkten angegriffen werden.

Jedoch hat sich China auch zu einem der wichtigsten Absatzmärkte weltweit entwickelt, auf dem kaum ein Autohersteller fehlen will. Allerdings zählt die VR China auch gleichzeitig zu den schwierigsten Märkten weltweit, da die staatlichen Eingriffe, ob direkt oder indirekt, den Investoren tagtägliche Hürden bereiten.

Doch auch China kann sich den Anforderungen der Globalisierung nicht verschließen-dies umso mehr, als eine momentan boomende, wenn auch oft noch rückständige Wirtschaft nach immer neuem Zufluss an Know-How und Technologien verlangt.

Ein Meilenstein in der Abkehr Chinas von protektionistischen Schutz des unterentwickelten heimischen Automobilmarktes war der Beitritt Chinas zur WTO am 11. Dezember 2001. Bis dahin galten Einfuhrzölle von 80-100% auf importierte Fahrzeuge. Diese werden sich bis zum 01. Juli 2006 auf 25% ermäßigen. Seit 01. Januar 2005 gilt ein Einfuhrzoll für Kraftfahrzeuge in Höhe von 30 %. Bis dahin lagen der Importzoll für Fahrzeuge bis 3000 ccm Hubraum bei 34,2 Prozent, für Fahrzeuge mit einem größerem Hubraum bei 37,6 %.

Die maximale Importquote für ausländische Fahrzeuge betrug bis zum Beitritt 30.000 Fahrzeuge pro Jahr, stieg dann aber bis 2005 jährlich um 25%. Seit Anfang 2005 gibt es keine Quotenbeschränkungen für Fahrzeugimporte mehr.

Bis zum Beitritt Chinas zur WTO war es ausländischen Automobilkonzernen auch verboten, Finanzierungen für Ihre Fahrzeuge anzubieten. Auch dieses Verbot wurde abgeschafft.

Nunmehr können landesweit umfassende Finanzierungskonzepte auch für Privatkunden angeboten werden.

Ein großes Problem in der Zulieferindustrie für ausländische Automobilzulieferer waren bisher "local content"-Quoten, wonach ein bestimmter Prozentsatz der Fahrzeugkomponenten aus teilweise überteuerter staatlicher Produktion bezogen werden musste. Diese Quote betrug bis zum WTO-Beitritt 2001 im ersten Jahr der Produktion 40% und stieg über 60% im zweiten Produktionsjahr auf 80% im dritten Produktionsjahr.

Zwar existieren offiziell nach dem WTO-Beitritt keine derartigen Quoten mehr, allerdings wird nach wie vor ein sehr starker politischer Druck auf die Automobilhersteller –und Zulieferer ausgeübt, ihren Lokalisierungsgrad zu erhöhen.

Also stärkstes handelspolitisches Kontrollinstrument hat sich die Einführung der "China Compulsory Certification" (CCC) zum 01.08.2003 herausgestellt. Offiziell wurde dieses Zertifizierungsverfahren zur Anhebung und Sicherung der allgemeinen Qualitätsstandards sowie zur Regelung des Verbraucherschutzes für in- und ausländische Unternehmen gleichermaßen eingeführt. De facto allerdings stellt die Einführung dieses Verfahrens den Versuch der chinesischen Regierung dar, die auf Grund des WTO-Beitrittes des Landes notwendig gewordene Abschaffung von Zollrechtlichen Handelshemmnissen durch die Einführung nicht-tarifärer Handelshindernisse zu kompensieren.

Die Notwendigkeit für eine Zertifizierung zur Zulassung der Produkte auf dem chinesischen Markt betrifft 19 größtenteils elektrotechnische und mechanische Produktgruppen mit insgesamt 130 Kategorien. Problematisch ist dabei, dass das Verfahren insbesondere für ausländische Hersteller extrem zeit- und kostenintensiv ist. Dabei muss sich der Antragsteller zunächst bei der zuständigen Behörde registrieren und Informationen über sein Unternehmen und das jeweilige Produkt hinterlegen. Dann wird ein Test mit einem Produktmuster in China durchgeführt, wobei das Produkt die nationalen chinesischen Standards erfüllen muss. Allein dies dauert in der Regel 6 bis 8 Wochen. Danach wird die Produktionseinrichtungen in Deutschland auf Kosten des Antragstellers von chinesischen Inspektoren besucht und für zwei Tage inspiziert. Nach abgeschlossener Zertifizierung des Produktes muss alle 12 Monate eine Nachfolgeinspektion durchgeführt werden. Alle Kosten der Prozedur hat grundsätzlich der Antragsteller zu tragen.

Im Bereich der Kfz-Ersatzteile gilt die Zertifizierungspflicht unter anderem für elektrische Kabel, Leitungen und Schalter, Reifen und Sicherheitskomponenten. Hauptprobleme im Rahmen des CCC-Verfahrens sind dabei der immense Zeit- und Kostenaufwand sowie die Gefahr von Know-How Verlust bei der Betriebsinspektion. Es hat sich also gezeigt, dass auch nach dem WTO-Beitritt Chinas die Probleme nicht gelöst, sondern lediglich verlagert wurden.

Andy Müller

## Closer Economic Partnership Agreement III

Im Jahr 2003 wurde zwischen der Sonderverwaltungszone Hong Kong, Macao und der Volksrepublik China die erste Stufe eines Freihandelsabkommens (Closer Economic Partnership Agreements) geschlossen. Hindergrund für die Gespräche war die Verbesserung und Liberalisierung der bilateralen Wirtschaftsbeziehungen zu China. Der Schwerpunkt wurde damals bei der Beseitigung bzw. Reduzierung von Importzöllen gesehen, von der Produzenten aus Hong Kong profitieren sollten. Ziel war die Erleichterung der Markteinführung und Etablierung von Gütern aus Hong Kong auf dem chinesischen Markt.

Diese Entwicklung wurde im Jahre 2004 durch eine weitere Vereinbarung forciert und mündete im Oktober 2005 in der dritten Phase des Abkommens. Damit wird sämtlichen Produkten, die in der Region Hong Kong hergestellt wurden, Zollfreiheit beim Export nach China gewährt. Dazu wurden insgesamt 1.369 Produkttypen als aus Hong Kong stammend definiert. Hauptnutznießer sind die Uhrenindustrie und vor allem die Textilindustrie. So erhalten Textilien, die in Hong Kong hergestellt wurden bzw. aus China in die HKSAR reimportiert wurden, eine Freistellung vom Zoll. Dadurch wird es Hong Konger Unternehmen ermöglicht, Teile ihrer Produktion nach China zu verlagern, solange der Hauptanteil der Produktion weiterhin in Hong Kong verbleibt.

Das Hauptaugenmerk bei CEPA III lag jedoch auf einer weiteren Liberalisierung des Dienstleistungsbereiches. Besondere Aufmerksamkeit wurde dabei den Sektoren Rechtsberatung, Wirtschaftsprüfung, Baugewerbe, Bankgewerbe, Tourismus, Logistik und Einzelhandel gewidmet.

So können Anwaltskanzleien aus Hong Kong nun in Kooperationen mit lokalen chinesischen Kanzleien in China zusammen arbeiten. Ergänzend hierzu gestattet es CEPA III Anwälten aus Hong Kong, auf dem Festland Rechtsberatungen durchzuführen, während sie weiterhin in der HKSAR angestellt sind. Da Dienstleistungsunternehmen aus Hong Kong im Gegensatz zu Ihren Mitbewerbern aus anderen Ländern, die oft nur unter starken Einschränkungen arbeiten können, in China bevorzugt werden, ergibt sich durch die weitere Liberalisierung ein erheblicher Wettbewerbsvorteil.

Die nun getroffene Vereinbarung wird zum 01.01.2006 in Kraft treten. Hong Kong und China hoffen daher auf eine weitere Steigerung der Attraktivität der Region, da bereits die ersten Vereinbarungen nachweislich einen erheblichen Anteil an der Förderung der Wirtschaft und Schaffung neuer Arbeitsplätze beitragen konnten.

Dietrich Eichhorn

# Spezielle Märkte brauchen Menschen mit speziellen Antworten.

## IHG – Lösungen für die Automobilindustrie.



Mit 87 eigenen Standorten in Europa und Asien. Mit einer innovativen Full-Service-Logistik für die Automobilindustrie. Mit Leistungen, die von Inbound- & Outboundlogistik, über Vormontagen und Chargenverfolgung bis hin zum kompletten Supply Chain Management reichen. Mit echten Branchenkennern, die in der intensiven Beratung und Betreuung dafür sorgen, dass die spezifischen Bedürfnisse unserer Kunden erfüllt werden.

Zusätzlich ermöglicht der Besitz einer eigenen A-Klasse-Lizenz in China der IHG Logistics auf dem chinesischen Markt eigenständig zu agieren. Egal, ob See- oder Luftfracht, Landtransporte, Lagerhaltung oder Zollabfertigungen. Für weitere Informationen besuchen Sie uns unter [www.ihg-logistics.com](http://www.ihg-logistics.com)

### **IHG Logistics GmbH & Co. KG**

Im Hülsenfeld 25 · 40721 Hilden  
Telefon: +49 2103 9190 · Telefax: +49 2103 919616  
[info-automotive@de.ihg-logistics.com](mailto:info-automotive@de.ihg-logistics.com)

### **IHG Logistics Ltd.**

Units 1016–1017 · Chevalier Commercial Centre  
8, Wang Hoi Road, Kowloon Bay · Hong Kong  
Telefon: +852 24254933 · Telefax: +852 24206705  
[info-automotive@hk.ihg-logistics.com](mailto:info-automotive@hk.ihg-logistics.com)

### **IHG Logistics Ltd.**

Shanghai Liaison Office · Jiushi Tower – Unit 8A  
28 Zhongshan Road (South) · Shanghai 200010 PR China  
Telefon: +86 21 63308590 · Telefax: +86 21 63308525  
[info-automotive@cn.ihg-logistics.com](mailto:info-automotive@cn.ihg-logistics.com)

