

Branchen | Thailand | Automobilsektor

Markttrends Automobilwirtschaft

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

08.03.2021

Von Thomas Hundt | Bangkok

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

Kfz-Markt durchaus mit Potenzial

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

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

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

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

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

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

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

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

Suche nach Innovationen und den Kfz der Zukunft

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

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

Kraftstoffe sind günstig, Euro 5 muss warten

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

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

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

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

Dieser Beitrag gehört zu:

[Größter Kfz-Standort in Südostasien schmiedet neue Pläne](#)

Mehr zu:

Thailand

Fahrzeuge / Personenkraftwagen (Pkw) / Nutzfahrzeuge / Kfz-Teile, Zulieferindustrie

Branchen

Kontakt

Eva-Maria Korfanty-Schiller

Branchenexpertin

 +49 228 24 993 441

 [Ihre Frage an uns](#)

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

© 2021 Germany Trade & Invest

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