

Branche kompakt | Vietnam | Automobilsektor

Autobauer hoffen auf neue Kauffreude

Die Coronapandemie ist auch an der vietnamesischen Autoindustrie nicht spurlos vorbeigegangen. Der Markt beginnt, sich zu erholen. Vinfast geht in die Elektrooffensive.

22.02.2022

Von Frauke Schmitz-Bauerdick | Hanoi

Markttrends

Die Kauflaune leidet unter den Pandemieeinschränkungen. Mittelfristig aber besteht hoher Nachholbedarf. Vinfast will einen E-Auto-Boom anschieben.

- ▶ Deutsche Autos wieder stärker gefragt
- ▶ Freihandelsabkommen verbessert Chancen für deutsche Autohersteller
- ▶ Vinfast setzt auf E-Mobilität

Deutsche Autos wieder stärker gefragt

Die Coronakrise schlägt seit dem Frühjahr 2021 auch in Vietnam mit Macht durch. Zu den Hochzeiten der Pandemie im Sommer 2021 kam es vor allem im Süden des Landes, aber auch in den nördlichen Landesteilen in und um Hanoi zu teils langdauernden Lockdowns. Geschlossene Autofabriken, vor allem aber geschlossene Showrooms brachten die Autoverkäufe zum Erliegen. Seit Herbst 2021 beruhigt sich die pandemische Lage. Ein Großteil der wohlhabenderen städtischen Mittelschicht ist finanziell ohne größere Einbußen durch die Pandemie gekommen und investiert wieder in das eigene Auto.

Die Regierung fördert die Erholung von Autobauern, die in Vietnam produzieren. Dafür senkt sie die Registrierungsgebühr um 50 Prozent auf fünf Prozent beziehungsweise sechs Prozent von Dezember 2021 bis zum 31. Mai 2022. Importierte Fahrzeuge werden von der Absenkung der Registrierungsgebühr nicht erfasst. Steuererleichterungen und teils radikale Preisnachlässe schieben die Kfz-Verkäufe seit dem 4. Quartal 2021 erneut an. Insgesamt bleibt der Gesamtmarkt dennoch hinter dem bereits schlechten Jahr 2020 zurück. Die Autohäuser des Landes verkauften knapp 390.000 Fahrzeuge, ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr von 3,8 Prozent.

Mittelfristig sieht das Industrial Policies Strategies Institute (IPSI), ein Forschungsinstitut unter dem Ministerium für Industrie und Handel, aber gute Wachstumschancen für den vietnamesischen Automobilmarkt. Das Institut geht davon aus, dass die Verkaufszahlen auf 750.000 bis 800.000 Fahrzeuge im Jahr 2025 steigen werden. Für 2035 erwartet IPSI einen Absatz von 1,7 Millionen bis 1,8 Millionen Fahrzeugen pro Jahr. Im Jahr 2019 hatten laut dem Bevölkerungszensus der Regierung lediglich 5,7 Prozent der Bevölkerung ein eigenes Auto. Der Nachholbedarf ist folglich hoch. Steigende Einkommen einer wachsenden Mittelschicht, eine verbesserte Straßeninfrastruktur und ein stetig zunehmendes Transportvolumen auf der Straße treiben Vietnams Automobilmarkt.

Nachdem 2020 ein schlechtes Jahr für Importwagen war, ziehen die Einfuhren wieder an und erreichten 2021 eine Steigerung von knapp 56 Prozent. Vor allem chinesische Fahrzeuge profitieren, hier insbesondere der Nutzfahrzeugbereich. China stellt mittlerweile beinahe 25 Prozent aller Kfz-Einfuhren nach Vietnam. Auch deutsche Importe legten 2021 um gut 14 Prozent zu, erreichten aber nach einem Einbruch von mehr als 46 Prozent 2020 noch nicht das Niveau aus 2019. Das am 1. August 2020 in Kraft getretene EU-Vietnam-Freihandelsabkommen aber dürfte die Absatzchancen deutscher und europäischer Autobauer verbessern. Zwar sind gerade deutsche Luxusfahrzeuge bereits jetzt in Vietnam hoch angesehen. Die schrittweise Absenkung des bislang geltenden Einfuhrsteuersatzes von bis zu 70 Prozent

bis Ende 2030 aber wird dazu beitragen, auch deutsche Mittel- und Oberklassefahrzeuge einer breiteren Käuferschicht zugänglich zu machen.

Freihandelsabkommen verbessert Chancen für deutsche Autohersteller

Die Automobil- und Automobilzulieferindustrie in Vietnam ist noch klein und wenig ausgeprägt. Die Regierung versucht den Sektor zu fördern, bislang aber recht erfolglos. Die Produktion von Kfz beschränkt sich weitestgehend auf die Montage von aus dem Ausland importierten Bausätzen (Completely Knocked Down (CKD)). Die Marktführer Toyota, Hyundai und Kia sind in Vietnam mit Montagewerken vertreten. Mercedes montiert als erster deutscher Autobauer einen Teil seiner Flotte in Vietnam. BMW zieht nach. Im Jahr 2022 wird auch BMW beginnen, in Kooperation mit dem vietnamesischen Autobauer Thaco in der zentralvietnamesischen Provinz Quang Nam Fahrzeuge für den lokalen Markt zu bauen.

Eine Ausnahme vom Baukastenbau bildet der erste vietnamesische Autobauer Vinfast. Vinfast betreibt im Land seit 2019 eine Eigenproduktion von Kfz mit einer Kapazität von 250.000 Fahrzeugen pro Jahr. Die Verkaufszahlen blieben mit knapp 36.000 verkauften Modellen 2021 allerdings weit hinter den Kapazitäten zurück.

Vinfast setzt auf E-Mobilität

Verbrennerfahrzeuge sind für das Autounternehmen aber ohnehin bald Teil der Vergangenheit. Überraschend hatte Vinfast im Januar 2022 angekündigt, zum Ende des Jahres 2022 jegliche Produktion von benzinbetriebenen Autos einzustellen. Stattdessen konzentriert sich das Unternehmen ausschließlich auf die Herstellung von elektrischen Fahrzeugen. Die ersten Vinfast-E-Busse rollen seit Dezember 2021 über die Straßen Hanois. Auch wurden Ende Dezember die ersten Vinfast-Elektroautos an Kunden in Vietnam ausgeliefert.

Von Frauke Schmitz-Bauerdick | Hanoi

E-Mobility

Vinfast will die Welt mit seinen Elektrofahrzeugen erobern. In Vietnam selbst dürfte der Elektroboom noch etwas auf sich warten lassen.

- ▶ [Vinfast startet die Elektrorevolution](#)
- ▶ [E-Mobilität steht noch am Anfang](#)
- ▶ [Ladeinfrastruktur erst in Ansätzen vorhanden](#)
- ▶ [Industrieverbände fordern Mobilitätsstrategie](#)

Vinfast startet die Elektrorevolution

Vietnam steht im Bereich Elektromobilität noch am Anfang. Der erste und einzige vietnamesische OEM-Autobauer Vinfast aber will nun durchstarten und Vietnam als Produzent elektrischer Fahrzeuge auf der Weltbühne etablieren.

Ende Dezember 2021 wurden die ersten E-Autos an Kunden in Vietnam ausgeliefert. Ende 2022 wird Vinfast die Produktion von Verbrennerfahrzeugen einstellen und sich ab 2023 ausschließlich auf E-Fahrzeuge konzentrieren. Neben E-Autos produziert der Konzern seit 2019 E-Mopeds und hat Ende 2021 die ersten E-Busse auf die Straßen der Hauptstadt Hanoi gebracht.

Vinfast denkt groß und plant, mit seinen Elektrofahrzeugen nicht nur den vietnamesischen, sondern vor allem auch den US-amerikanischen und europäischen Markt zu erobern. Auf der Consumer Electronics Show 2022 in Las Vegas hat Vinfast der Welt fünf E-Modelle präsentiert. Unternehmensankündigungen zufolge will das Unternehmen noch 2022 die ersten in Vietnam produzierten E-Fahrzeuge in die USA verkaufen und in den USA eine eigene E-Auto- und Batteriefabrik aufbauen. Avisierter Produktionsstart ist 2024. Auch in Deutschland sucht Vinfast geeignete Flächen für den Bau einer 250-ha großen E-Fahrzeug- und Batterieproduktion.

Das durch den Milliardär Pham Nhat Vuong geführte Vingroup-Konglomerat richtet die gesamte Unternehmensgruppe auf das Ziel der Entwicklung von Elektromobilität "Made in Vietnam" aus.

Dafür nimmt Vuong tiefe Einschnitte in die Struktur des Großkonzerns vor. Nicht mehr zum Unternehmensziel "Elektromobilität" passende Konzernbereiche werden umstrukturiert oder auch komplett abgestoßen. So hat die Vingroup-Tochter Vinsmart ihre Smartphone- und Fernseherproduktion eingestampft und fokussiert sich nunmehr auf Forschung und Entwicklung im Bereich des autonomen Fahrens und digitalen Mobilitätslösungen.

Auch ist Unternehmenschef Vuong bereit, massiv im In- und Ausland zu investieren. In der Provinz Ha Tinh soll ein Batteriewerk für Fahrzeuge entstehen, eine Investition von insgesamt knapp 390 Milliarden US-Dollar (US\$). Die für die geplanten Auslandsproduktionen in Deutschland und den USA erforderlichen Investitionen werden bislang auf zwischen sechs bis acht Milliarden US\$ geschätzt.

E-Mobilität steht noch am Anfang

Vinfast ist nicht das einzige Unternehmen, das E-Autos auf den vietnamesischen Markt bringen will. Internationale Autohersteller beginnen schrittweise, elektrische Autos sowie Hybridfahrzeuge in Vietnam zu verkaufen. Porsche hat sein E-Modell Taycan bereits in den Showrooms des Landes, 2022 wird auch der Audi eTron in Vietnam debütieren. Toyota verkauft seit September 2020 mit dem Corolla SUV das erste Hybridfahrzeug im Land und hat angekündigt, 2022 seine Produktpalette in Vietnam um die Toyota bZ-Serie zu erweitern. Auch Nissan und Kia haben in Aussicht gestellt, ihre Hybrid- und E-Fahrzeuge noch 2022 auf den vietnamesischen Markt zu bringen.

Der lokale Autobauer Thaco hingegen hält sich bei der Entwicklung von E-Bussen und E-Lastwagen zunächst noch zurück. Branchenkennern zufolge wartet Thaco noch auf eine verlässliche und langfristige Förderstrategie des Staates.

Ladeinfrastruktur erst in Ansätzen vorhanden

Bislang sind E-Autos noch kaum im Straßenverkehr zu finden. Laut dem vietnamesischen Verkehrsregister (Vietnam Register) waren im 1. Quartal 2021 insgesamt erst knapp 1.800 Elektrofahrzeuge registriert. Beobachter erwarten, dass E-Mobilität zumindest noch in den kommenden fünf Jahren einen schweren Stand in Vietnam haben wird.

Nicht nur sind E-Fahrzeuge in der Regel teurer als vergleichbare konventionelle Autos. Noch dazu fehlt es bislang an einer ausgebauten Ladeinfrastruktur, so dass abseits der privaten Ladestelle ein Aufladen des E-Autos nicht gewährleistet ist. Die Vingroup will hier Abhilfe schaffen und hat angekündigt, bis 2025 in den 63 Provinzen des Landes insgesamt 40.000 öffentliche Ladestationen aufbauen zu wollen.

Industrieverbände fordern Mobilitätsstrategie

E-Mobilität stand trotz steigender Luftverschmutzung vor allem in den großen städtischen Zentren des Landes bislang nicht im Fokus der Regierung. Weder existiert außer steuerlichen Erleichterungen eine übergreifende Förderstrategie von E-Mobilität noch bestehen Industrie- und Sicherheitsstandards für die produzierende Industrie. Zumindest hat die Regierung angekündigt, ausländische Investitionen in den Bereich E-Mobilität zu fördern. Die Vietnam Automobile Manufacturer's Association fordert eine darüber hinausgehende Unterstützung der lokalen E-Auto-Industrie abseits von Vinfast, damit das Land industriell nicht den Anschluss verliert.

Käufer von Elektrofahrzeugen profitieren von Steuer- und Gebührenabsenkungen. So entfallen für die Registrierung von E-Autos, unabhängig ob in Vietnam oder im Ausland produziert, ab dem 1. März 2022 für einen Zeitraum von drei Jahren die Registrierungsgebühren in Höhe von zehn bis zwölf Prozent des Kaufpreises.

Zudem unterliegen E-Autos einer abgesenkten Special Consumption Tax von 15 Prozent. Beim Kauf konventioneller Autos beträgt die Special Consumption Tax je nach Motorengröße zwischen 35 und 150 Prozent des Kaufpreises.

Von Frauke Schmitz-Bauerdick | Hanoi

Marktchancen Kfz-Absatzmarkt

Die Kfz-Verkäufe in Vietnam ziehen nach einem harten Corona-Sommer wieder an. Lokale Produzenten profitieren von Fördermaßnahmen, Importeure treffen auf Gegenwind.

- ▶ [Rabattschlachten befeuern die Kauflaune](#)
- ▶ [Deutsche Oberklassewagen bleiben beliebt](#)
- ▶ [Zollsenkungen machen europäische Autos wettbewerbsfähiger](#)

Rabattschlachten befeuern die Kauflaune

Der Ausbruch der Pandemie im Sommer 2021 brachte die Autoverkäufe zwischenzeitlich zum Erliegen. Von Juni bis September waren in den wichtigsten städtischen Zentren des Landes Showrooms aufgrund von Lockdowns weitestgehend geschlossen. Verbraucher hielten sich angesichts der unsicheren Wirtschaftslage in Coronazeiten mit dem Kauf von Neuwagen zurück. Die Absätze von Kfz und Nutzfahrzeugen (Nfz) brachen im 2. und 3. Quartal 2021 massiv ein. Im August 2021 lagen die Verkaufszahlen so niedrig wie zuletzt 2015.

Seit November 2021 aber ist die durch Covid-19 verursachte Talsohle durchschritten. Die Verkäufe ziehen wieder an, erreichen im Gesamtjahresvergleich aber noch nicht wieder das Vorkrisenniveau. Die Gesamtverkäufe an Kfz lagen 2021 bei knapp 380.000 Fahrzeugen und damit 3,8 Prozent niedriger als im coronabedingt bereits schwachen Vorjahr.

Absatz von Kfz in Vietnam (Stückzahl; Veränderung in Prozent)

Kategorie	2020	2021	Veränderung 2021/20
Pkw	318.872	300.220	-5,8
Lkw	70.985	75.419	6,2
Busse	2.536	2.039	-19,6

Quelle: VAMA, Unternehmensmeldungen Hyundai, Unternehmensmeldungen Vinfast, Pressemeldungen (nicht enthalten: Mercedes (lokale Produktion))

Tendenziell blicken Autohäuser dennoch zuversichtlich in die Zukunft. Der Nachholbedarf ist hoch, landesweit haben Zahlen des Statistikamtes aus 2019 zufolge erst knapp sechs Prozent der Bevölkerung ein eigenes Auto. Noch ist der eigene Wagen ein Privileg der Ober- und gehobenen Mittelschicht. Gerade aber in den städtischen Zentren wächst der Anteil an Menschen, der sich einen fahrbaren Untersatz leisten kann und bereit ist, in das Statussymbol Auto zu investieren. Zudem haben die Menschen die Unabhängigkeit, die ihnen ein eigenes Fahrzeug gerade in Pandemiezeiten bietet, schätzen gelernt.

Nach Monaten der erzwungenen Konsumzurückhaltung befeuern zudem attraktive befristete staatliche Förderungen und großzügige Rabatte der Autohäuser die Autoverkäufe. Viele Händler haben aufgrund der schlechten Verkaufszahlen die Lager voll und versuchen, Platz für neue Fahrzeugmodelle zu schaffen. Die Regierung hingegen hat von Dezember 2021 bis zunächst 31. Mai 2022 die Registrierungsgebühr für in Vietnam hergestellte Kraftfahrzeuge um 50 Prozent abgesenkt. Anstelle von je nach Registrierungsort zehn oder zwölf Prozent des Kaufpreises müssen für die Fahrzeugregistrierung nur noch zwischen fünf bis sechs Prozent abgeführt werden. Importierte Fahrzeuge profitieren allerdings nicht von dieser Förderung.

Batteriebetriebene Elektroautos, unabhängig ob im Ausland oder in Vietnam produziert, kommen zwischen dem 1. März 2022 bis 28. Februar 2025 in den Genuss einer Komplettbefreiung von der Registrierungsgebühr. Hiermit will die Regierung sicherlich nicht nur Elektromobilität im Allgemeinen fördern. Nicht zuletzt dürfte die Maßnahme die Attraktivität der ersten lokal hergestellten E-Autos des vietnamesischen Autobauers Vinfast erhöhen.

Deutsche Oberklassewagen bleiben beliebt

Bei Kleinwagen sowie im Mittelklassesegment dominieren die Fahrzeuge von Hyundai, Toyota und Kia. Der Vinfast-Kleinwagen Fadil, der auf der Opel-Plattform Karl basiert, gewinnt zunehmend Marktanteile und war mit gut 24.000 verkauften Fahrzeugen in 2021 das meistverkaufte Auto Vietnams. Wer es sich aber leisten kann, bevorzugt Oberklassemodelle aus europäischer, gerne deutscher Fertigung. Mercedes, aber auch Audi und Porsche, genießen hohes Ansehen. BMW und Volkswagen hingegen sind deutlich weniger präsent. Beide Unternehmen hatten in den vergangenen Jahren mit ihren Vertriebsstrukturen zu kämpfen. BMW wird 2022 eine Produktion in Vietnam selbst eröffnen und hofft, so an die Popularität insbesondere von Mercedes aufzuschließen.

Auch das Oberklassemodell Lux von Vinfast erfreut sich, obwohl preislich anspruchsvoll, wachsender Beliebtheit. Dies mag auch mit einer von Beobachtern als äußerst offensiv qualifizierten Verkaufsstrategie zu tun haben. Allerdings hat Vinfast angekündigt, die Produktion von benzinbetriebenen Fahrzeugen zum Ende 2022 auslaufen zu lassen.

Entwicklung ausgewählter Kfz-Exporte nach Vietnam (Stückzahl; Veränderung in Prozent)

Land	2021	2020	Veränderung 2021/20
Thailand	80.903	52.674	53,6
Indonesia	44.250	35.043	26,3
China	22.753	7.420	206,6
Japan	3.173	2.431	30,5
Korea	1.634	1.283	28,1
USA	1.626	1.530	6,3
Deutschland	1.093	986	10,9
Sonstige	4.603	3.834	20,1
Gesamt	160.035	105.201	52,1

Quelle: Customs Vietnam

Entwicklung ausgewählter Kfz-Exporte nach Vietnam (in Millionen US-Dollar; Veränderung in Prozent)

Land	2021	2020	Veränderung 2021/20
Thailand	1.509	1.0723	40,7
China	873,1	275,6	216,8
Indonesien	559,5	438,8	27,5
Japan	150,1	110,1	36,3
Korea	106,5	75,0	42,0
USA	92,5	72,8	27,1
Deutschland	84,9	54,7	55,2
Sonstige	281,5	249,2	13,0
Gesamt	3.657	2.349	55,7

Quelle: Customs Vietnam

Quelle: Customs Vietnam

Zollsenkungen machen europäische Autos wettbewerbsfähiger

Hohe Abgaben auf importierte Fahrzeuge belasten deutsche Autohersteller. Aus Europa importierte Wagen unterliegen einem Zollsatz von bis zu 70 Prozent. Zudem profitieren Importfahrzeuge nicht von der Senkung der Registrierungsgebühr, sodass für die Fahrzeugzulassung vom Kunden weitere zehn bis zwölf Prozent des Kaufpreises zu entrichten sind. Preislich sind daher gerade importierte Mittelklassewagen gegenüber den im Land oder im zollbegünstigten ASEAN-Raum produzierten Autos nur wenig konkurrenzfähig. Allerdings ist für europäische Autobauer mittelfristig zumindest ein Ende der Zollbelastung absehbar. Im Rahmen des im August 2020 in Kraft getretenen EU-Vietnam Free Trade Agreements haben sich die EU und Vietnam auf eine stufenweise Absenkung der Einfuhrumsatzsteuer geeinigt. Ab 2031 können damit auch in Europa produzierte Fahrzeuge, wie die Konkurrenz aus Thailand oder Indonesien, zum Nullsteuersatz eingeführt werden.

Allerdings zeigt die vietnamesische Regierung grundsätzlich wenig Hemmungen, technische Handelshemmnisse als Schutz gegen Kfz-Importe zu errichten. Zwar hat sie im März 2020 strikte Einfuhrbeschränkungen wieder zurückgenommen, die sie Anfang 2018 für Kfz-Importe eingeführt hatte. Dennoch erschweren wechselnde Zertifizierungs-, Einfuhr- und Zollvorgaben sowie deren praktische Umsetzung den Vertrieb von Importfahrzeugen und Kfz-Teilen.

Absatz von Kfz/Pkw nach Herstellern in Vietnam (Stückzahl; Marktanteil und Veränderung in Prozent)

Hersteller	Absatz 2021	Absatz 2020	Veränderung 2021/20	Marktanteil 2021
Hyundai	70.518	81.368	-13,3	18,4
Toyota	67.533	70.692	-4,5	17,6
Kia	45.532	39.180	16,2	11,9
Vinfast	35.723	29.485	21,2	9,3
Mazda	27.286	32.224	-15,3	7,1
Mitsubishi	27.243	28.954	-5,9	7,1
Ford	23.708	24.663	-3,9	6,1
Honda	21.698	24.418	-11,1	5,7
Sonstige	64.203	63.852	0,5	16,7
Total	383.444	394.836	-2,9	100

Nicht enthalten sind die Verkaufszahlen Mercedes (lokale Fertigung)Quelle: VAMA, Unternehmensangaben Hyundai TC Motors, Unternehmensangaben Vinfast, Zeitungsmeldungen

Von Frauke Schmitz-Bauerdick | Hanoi

Marktchancen Automobil- und Kfz-Teile-Produktion

Vietnams Autobauer sind auf den Import von Teilen und Bausätzen aus dem Ausland angewiesen. Deutsche Zulieferungen leiden unter den Pandemieauswirkungen.

- ▶ Produktion in Vietnam im internationalen Vergleich teuer
- ▶ Ausbau der Zulieferindustrie stockt
- ▶ Vietnams Autoindustrie bleibt auf Importe von Teilen angewiesen

Produktion in Vietnam im internationalen Vergleich teuer

Die Produktionskapazitäten im Land sind - im internationalen Vergleich - noch gering. Lediglich die drei führenden Produzenten Thaco (Kia, Mazda und Peugeot sowie Nutzfahrzeuge und Busse), Thanh Cong Motors (Hyundai) und Vinfast sind in der Lage, mehr als 100.000 Fahrzeuge pro Jahr zu produzieren. Toyota, Ford und Honda unterhalten eigene Produktionen, allerdings sind die Kapazitäten kleiner. Mercedes betreibt als erster deutscher Autobauer in Ho Chi Minh City eine Fertigung. Der Ausstoß liegt bei rund 4.000 Fahrzeugen pro Jahr. BMW hat in Kooperation mit seinem Vertriebspartner Thaco eine Fertigung in der Provinz Quang Nam aufgebaut. Noch 2022 sollen in geringer Stückzahl die ersten Modelle vom Band rollen. Auch Skoda fasst den Aufbau einer Produktion in Vietnam ins Auge. Allerdings, so eine Unternehmenssprecherin, ist hier die endgültige Entscheidung über eine Expansion nach Vietnam noch nicht gefallen.

Kfz-Produktionskapazität (Stückzahl in Tausend)

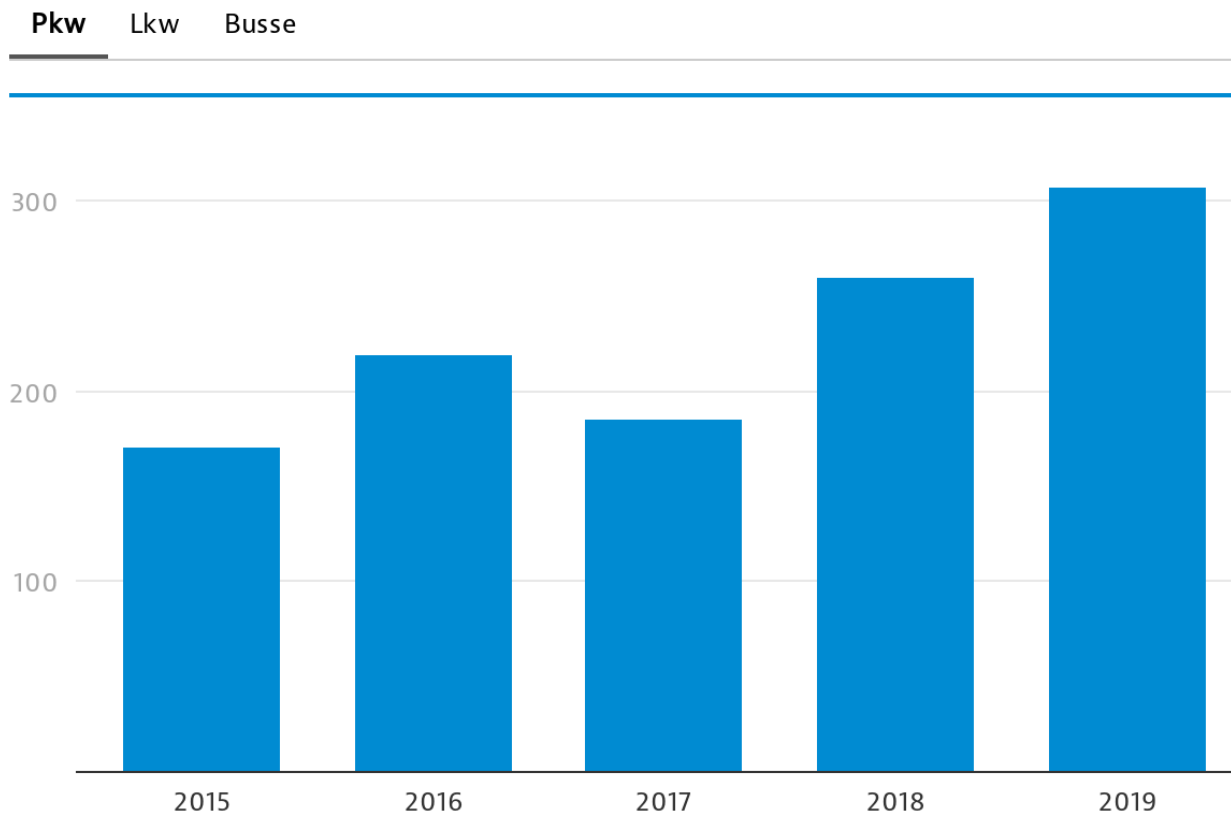
Produzent	2019	2025
Vinfast	250,0	500,0
Thaco (Kia, Mazda, Peugeot)	207,0	327,0
Hyundai Thanh Cong	102,0	170,0
Toyota	50,0	70,0
TCIEV (Nissan)	37,0	37,0
VEAM	30,0	30,0
Do Thanh	22,5	22,5
Vinamotor	16,0	16,0
Ford	14,0	40,0
Honda	10,0	10,0
Mitsubishi	5,0	55,0
Sonstige	40,5	40,5

Quelle: VIRAC, Zeitungsmeldungen

Mit Ausnahme von Vinfast produzieren alle Autobauer im Completely-Knocked-Down-Modus (CKD) nach dem Baukastenprinzip, in der Regel für den lokalen Markt. Geringe Skaleneffekte und die Notwendigkeit, einen Großteil der Komponenten aus dem Ausland zu importieren, verteuern die Herstellung. Die Produktionskosten liegen um bis zu 20 Prozent höher als im ASEAN-Vergleich und treiben die Verkaufspreise in die Höhe. Gegenüber Importfahrzeugen gerade aus

den zollbegünstigten ASEAN-Staaten Indonesien und Thailand haben vietnamesische Fahrzeuge damit ein Kostenproblem.

Kfz-Produktion in Vietnam (Stückzahl in Tausend)



Quelle: Vietnam Automobile Manufacturers' Association, Hyundai Thanh Cong Unternehmensmeldungen

[Auf Datawrapper anschauen](#)

Im Hinblick auf die mittelfristig erwarteten Nachfragesteigerungen investieren Autohersteller dennoch in den Ausbau der Produktionskapazitäten. Lag die Gesamtproduktionskapazität der lokalen Autobauer laut dem Marktforschungsinstitut VIRAC bei gut 800.000 Fahrzeugen pro Jahr, soll sie bis 2025 auf 1,2 Millionen bis 1,4 Millionen Stück steigen. Vinfast hatte ursprünglich angekündigt, seine Fertigung bis 2025 auf eine Kapazität von 500.000 Fahrzeugen pro Jahr auszubauen. Angesichts der noch geringen Auslastung der bestehenden Anlagen dürfte eine Erweiterung aber erst einmal aufgeschoben werden.

Hyundai und der Produktionspartner Thanh Cong Motors haben im September 2020 die Arbeiten an einem zweiten Produktionsstandort in der nördlichen Provinz Ninh Binh aufgenommen. Die geplanten Investitionen liegen bei knapp 140 Millionen US\$. Auch Ford baut seine Produktion in der nördlichen Provinz Hai Duong aus. 82 Millionen US\$ investiert der amerikanische Autobauer, um zusätzliche Kapazitäten von 26.000 Fahrzeugen pro Jahr zu schaffen.

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

Vorhaben	Investitions- summe	Projektstand	Anmerkungen

Vorhaben	Investitions- summe	Projektstand	Anmerkungen
VinES Battery Manufacturing Factory (Vingroup), Vung An Economic Zone, Provinz Ha Tinh	387	Baubeginn Dezember 2021, Fertigstellung 1. Phase 3. Quartal 2022, Fertigstellung 2. Phase 2025	Kapazität: 1. Phase: 100.000 EV-Batterien; 2. Phase: 1 Millionen EV-Batterien und Batteriezellen
Kumho Tyre, Ausbau Reifenproduktion, Provinz Binh Duong	305	Baubeginn 3. Quartal 2021, Fertigstellung 2023	Verdopplung der Kapazität von 4,6 auf 9,3 Millionen Reifen
Industriezone für die Automobilindustrie, Mong Cai Border Gate Economic Zone, Provinz Quang Ninh	147,8	Planungsphase	200 ha, Investor Vingroup
Hyundai, zweiter Produktionsstandort, Provinz Ninh Binh	137,8	Baustart September 2020, Fertigstellung 1. Phase 2022, 2. Phase 2025	Kapazität 100.000 Fahrzeuge/Jahr, Investor Hyundai TC Motor Group
Ford Ausbau Produktionsstandort, Provinz Hai Duong	82,0	Erste Phase Juli 2021 abgeschlossen, Fertigstellung Juni 2022	Zusätzliche Kapazität 26.000 Fahrzeuge/Jahr, Investor Ford

Quelle: Pressemeldungen

Ausbau der Zulieferindustrie stockt

Die Regierung will eine international wettbewerbsfähige Kfz-Produktion aufbauen und die lokale Auto- und Zulieferindustrie fördern. Der Anteil der inländischen Komponenten und Ersatzteile soll nach der Automobilstrategie bis 2025 auf 45 Prozent, bis 2030 auf 70 Prozent steigen. Bislang aber ist die Lokalisierungsquote noch gering und liegt je nach Fahrzeugtyp zwischen 10 bis 20 Prozent. Lediglich beim populären Modell Toyota Innova kommen Unternehmensangaben zufolge bis zu 37 Prozent lokaler Komponenten zum Einsatz.

Die drei wichtigsten Autokonglomerate des Landes Thanh Cong (Hyundai), Thaco sowie Vinfast beginnen, sich beim Ausbau der Zulieferinfrastruktur zu engagieren und investieren in die Eigenkomponentenproduktion sowie den Aufbau von Forschungs- und Entwicklungszentren. Auch planen die drei Automobilgrößen Zulieferparks aufzubauen. Dabei entwickelt sich die nahe der chinesischen Grenze gelegene Provinz Quang Ninh zum neuen Automobilcluster des Landes. Die Ansiedlung ausländischer Branchenunternehmen aber kommt nur stockend voran, Projektankündigungen bleiben rar. Pandemiebedingte Unsicherheiten und Reisebeschränkungen dürften zumindest einen Teil der Zurückhaltung erklären. Branchenexperten erhoffen sich ab Mitte 2022 Lockerungen und Investitionserleichterungen.

Vietnams Autoindustrie bleibt auf Importe von Teilen angewiesen

Die vietnamesische Zulieferindustrie ist nach wie vor schwach aufgestellt. Knapp 290 lokale und ausländisch investierte Zulieferunternehmen produzieren im Land, vor allem in den Segmenten Karosserie, Kabel und Elektronik sowie Reifen. Komplexe Komponenten wie Motoren oder Steuerungen werden bislang noch nicht lokal produziert. Ausländische, auch deutsche Zulieferer wie Schäffler und Bosch, sind zwar vereinzelt vor Ort, produzieren aber im Wesentlichen für den Export. Vietnamesische Branchenunternehmen hingegen sind bislang nur eingeschränkt in der Lage, den Anforderungen einer modernen Automobilproduktion zu genügen. Daher ist der Automobilbau auf den Import von Kfz-Teilen und -Zubehör angewiesen.

Zwar sanken die Einfuhren von Kfz-Teilen in 2020 mit einem Rückgang von 1,5 Prozent leicht, erreichten aber dennoch gut drei Milliarden US\$. Wie viele andere Länder der Welt war auch Vietnam 2020 pandemiebedingt kurzzeitig von Schließungen der Autofabriken betroffen. Deutsche Zulieferer litten überproportional unter Nachfrageverschiebungen. Deutsche Exporte von Kfz-Komponenten brachen 2020 um 15 Prozent ein und erreichten nur noch 153 Millionen US\$. Dennoch liegt Deutschland 2020 noch bei einem Importanteil von fünf Prozent und damit auf Rang sechs der bedeutendsten Kfz-Zulieferer. Für 2021 zeichnet sich zudem ein starkes Wiederanziehen deutscher Exporte ab.

Wichtigster Lieferant bleibt in 2020 Korea mit einem Importanteil von 23,9 Prozent. China profitiert von der zügigen Überwindung der Coronakrise im eigenen Land und kann seine Exporte von Kfz-Komponenten um 23,6 Prozent auf knapp 720 Millionen US\$ steigern. Damit rückt China mit einem Lieferanteil von 23,7 Prozent zum zweitwichtigsten Exporteur von Teilen für die Kfz-Industrie auf, gefolgt von Thailand (13,3 Prozent), Japan (9,5 Prozent) und Indonesien (6,2 Prozent)

Einfuhr ausgewählter Kfz-Teile nach Vietnam (in Millionen US-Dollar, Veränderung und Anteil in Prozent)

	2020*	Veränderung 2020/19	aus Deutsch- land 2020	Veränderung aus Deutschland 2020/2019	Anteil Deutsch- land 2020
HS 8511, 8512 Kfz-Elektrik	302,7	3,5	8,2	-3,5	2,7
HS 8706, 8707, 8708 Karosserien, Stoßstangen etc.	2.202,1	-3,2	112,5	-21,6	5,1
HS 8544.30 Zündkabelsätze	96,2	-50,5	6,7	-2,9	6,7
HS 8407.31-34, 8408.20 Motoren	432,9	36,8	25,9	19,9	6,0
Summe	3.033,9	-1,5	153,3	-15,1	5,1

*SpiegelstatistikQuelle: UN Comtrade, Berechnungen GTAI

)

Von Frauke Schmitz-Bauerdick | Hanoi

Rahmenbedingungen

Hohe Nebenabgaben machen den Autokauf in Vietnam zu einem teuren Vergnügen. Das EU-Vietnam-Freihandelsabkommen verbessert die Rahmenbedingungen für deutsche Exporteure.

Drastische Nebenabgaben verteuern den Autokauf

Vietnam erhebt eine Reihe von Einfuhrzöllen und Importnebenabgaben. Die Preise von Komplettfahrzeugen, insbesondere aus dem Nicht-ASEAN-Raum, erhöhen sich bis zum Kunden dadurch erheblich. Neuwagen gehören in Vietnam auf-

grund hoher Abgaben zu den teuersten weltweit.

So belegt die Zollverwaltung den Zollwert des Fahrzeugs (einschließlich Transport- und Versicherungskosten) mit einem Einfuhrzollsatz von bis zu 70 Prozent. Dazu kommen eine Sonderverbrauchsteuer von - je nach Motorengröße - bis zu 150 Prozent, die Mehrwertsteuer (10 Prozent, seit dem 1. Februar 2022 bis zunächst 31. Dezember 2022 auf 8 Prozent herabgesetzt) und eine ortsabhängige Registrierungsgebühr (Hanoi 12 Prozent, Ho-Chi-Minh-City 10 Prozent des Fahrzeugwertes).

Für den Import von zerlegten Kraftfahrzeugen (Completely Knocked Down CKD) gelten Zollbegünstigungen. Für Autoteile hat die Regierung mit Decree 122/2016 in Verbindung mit den Nachfolgeregelungen Decree 125/2017 sowie Decree 57/2020 ein Importsubventionsprogramm aufgelegt.

EU-Vietnam-Freihandelsabkommen winkt mit spürbaren Erleichterungen

Im Zuge des am 1. August 2020 in Kraft getretenen EU-Vietnam Freihandelsabkommen werden sich die Zollsätze für Pkw mit Ursprung EU schrittweise über einen Zeitraum von zehn Jahren verringern. Branchenunternehmen erwarten, dass die Zollabsenkungen bereit ab 2025 im Verkauf positive Auswirkungen haben werden. Der dann erreichte Zollsatz von 35 Prozent wird die Konkurrenzfähigkeit deutscher Oberklasse- und Mittelklassefahrzeuge gegenüber Fahrzeugimporten aus Thailand und Indonesien bereits spürbar erhöhen.

Über Zollsätze und das Einfuhrverfahren informiert der [vietnamesische Zoll](#), über technische Standards das [Vietnam Register](#).

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

Von Frauke Schmitz-Bauerdick | Hanoi

Kontaktadressen

Bezeichnung	Anmerkungen
Germany Trade & Invest	Außenhandelsinformationen für die deutsche Exportwirtschaft
AHK Vietnam	Anlaufstelle für deutsche Unternehmen
Ministry of Industry and Trade (MOIT)	Ministerium für Industrie und Handel
Vietnam Automobile Manufacturers Association (VAMA)	Verband der Kfz-Hersteller
Vietnam Auto Expo	16. bis 18.11.22 in Hanoi
Automechanika	29.6 bis 1.7.22 in Ho Chi Minh City
Vietnam Motor Show	27. bis 31.10.22 in Ho Chi Minh City

Kontakt

Eva-Maria Korfanty-Schiller

Branchenexpertin

 +49 228 24 993 441

 [Ihre Frage an uns](#)

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

© 2022 Germany Trade & Invest

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