

## Südostasien: eine Wild Card in der weltweiten Kunststoffbranche

### Ein Länderreport im Vorfeld der K 2019

**Die asiatische Region beschäftigt sich intensiv mit Trends und Problemen, um ein „perfektes“ zukünftiges Wirtschaftswachstum zu erzielen, das auch in der Kunststoffbranche zu einem Dominoeffekt führen wird. Im Vorfeld der K 2019, The World's No. 1 Trade Fair Plastics and Rubber, die von 16. bis 23. Oktober 2019 in Düsseldorf stattfinden wird, werfen wir zunächst einen Blick auf die asiatische Wirtschaft, aufgegliedert in verschiedene Bereiche, um dann für die Kunststoffbranche, das Marktwachstum sowie die Herausforderungen in der Region zu identifizieren.**

Vor dem Hintergrund einer sich auf Achterbahnfahrt befindenden Weltwirtschaft ist davon auszugehen, dass das schleppende Handelswachstum mit weiteren Handelsbeschränkungen und Unsicherheiten auf politischer Ebene rechnen darf. Laut Aussagen der OECD (Organisation für wirtschaftliche Zusammenarbeit und Entwicklung) wird das Wachstum der Weltwirtschaft voraussichtlich von 3,3% in 2019 auf 3,4% in 2020 steigen, wobei die im letzten Jahr für beide Jahre vorhergesagten 3,5% nicht erreicht werden würden.

In China, wo neue politische Maßnahmen die schwachen Entwicklungen im Handel kompensiert haben, bleibt die Vorhersage der OECD mit einer Wachstumssteigerung von 6,2% auf 6,3% in 2019 fast unverändert zu 2018. Und während das Wachstum in Indien im dritten Quartal 2018 auf 7,1% gesunken ist, wird es laut Berechnungen der Weltbank im Wirtschaftsjahr 2018-2019 wahrscheinlich auf 7,3% steigen und in den folgenden Jahren sogar 7,5% betragen.

In Vorbereitung auf weiteren Gegenwind in den folgenden Monaten richten große Volkswirtschaften ihren Kompass in Richtung der südostasiatischen Länder aus, auch wenn die Prognose der Bank of America Merrill Lynch einen Rückgang in fünf Ländern vorhersagt – Indonesien, Malaysia, den Philippinen, Singapur und Thailand –, in denen das Wachstum von 5% in 2019 auf 4,8% in 2019 leicht sinken soll.

The World's No. 1 Trade Fair  
for Plastics and Rubber



Messe Düsseldorf GmbH  
Postfach 10 10 06  
40001 Düsseldorf  
Messeplatz  
40474 Düsseldorf  
Germany


Telefon +49 211 4560-01  
Telefax +49 211 4560-668  
Internet [www.messe-duesseldorf.de](http://www.messe-duesseldorf.de)  
E-Mail [info@messe-duesseldorf.de](mailto:info@messe-duesseldorf.de)


Geschäftsführung:  
Werner M. Domscheidt (Vorsitzender)  
Hans Werner Reinhard  
Wolfram N. Diener  
Bernhard Stempfle  
Vorsitzender des Aufsichtsrates:  
Thomas Geisel

Amtsgericht Düsseldorf HRB 63  
USt-IdNr. DE 119 360 948  
St.Nr. 105/5830/0663

Mitgliedschaften der  
Messe Düsseldorf:

 The global  
Association of the  
Exhibition Industry

 AUMA Messe-Ausschuss der  
Deutschen Wirtschaft

 FKM – Gesellschaft zur  
Freiwilligen Kontrolle von  
Messe- und Ausstellungszahlen

Öffentliche Verkehrsmittel:  
U78, U79: Messe Ost/Stockumer Kirchstr.  
Bus 722: Messe-Center Verwaltung



Als Einzelmarkt besitzt Südostasien hohe Attraktivität für Schlüsselindustrien hervor, zu denen die Automobilbranche, die Verpackungsbranche, die Baubranche und die Branche für medizinische Geräte gehören. Die Region befasst sich außerdem mit herausragenden Problemen in Zusammenhang mit Kraftstoffeffizienz durch die Entwicklungen ihrer Elektrofahrzeugbranche, mit der Reduzierung von Kunststoffmüll durch eine Recycling-Infrastruktur und mit der Anpassung der intelligenten Fertigung im Rahmen von Industrie 4.0 Initiativen. Der südostasiatische Kunststoffmarkt wird laut eines Berichts von Mordor Intelligence von 2018 bis 2023 eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate in Höhe von 5,5% vorweisen können. Die Bau- und Verpackungsbranche sind die größten Kunststoff-Konsumenten in der Region. Gleiches gilt für Folien- und Blattanwendungen.

Mordor Intelligence meldet außerdem, dass der Markt für technische Kunststoffe in der Asien-Pazifik-Region im Jahr 2017 ganze 25,37 Millionen Tonnen umfasste. Der Markt wird über den Vorhersagezeitraum 2018 bis 2023 voraussichtlich eine gesunde Wachstumsrate abbilden und ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 5,7% vorweisen. PET-Harze (Polyethylenterephthalat) werden in Zukunft wahrscheinlich die Sparte dominieren und bei den technischen Kunststoffprodukten einen Anteil von 51% ausmachen sowie in den kommenden fünf Jahren ein Wachstum von 6,6% vorweisen.



### **Zurschaustellung des Automotive-Basis-Vermögens**

Um weiterhin wettbewerbsfähig zu bleiben, muss Südostasien dem weltweiten Automotive-Bedarf nachkommen. Die Region produzierte im Jahr 2018 über 4 Millionen Fahrzeuge und konnte laut Angaben der ASEAN Automotive Federation (AAF) von Januar bis November 2018 ein durchschnittliches Wachstum von 7,6% im Bereich Fertigung und Vertrieb vorweisen.

Thailand, der größte Automobilhersteller der Region (Nutzfahrzeuge und Personenkraftwagen), übernimmt mit 2,16 Millionen produzierten Fahrzeugen in 2018 die Führungsposition und weist somit eine Steigerung von 9% im Vergleich zum Vorjahr auf. Im Jahr 2018 ist der Fahrzeugabsatz



in Thailand um 19,2% gegenüber dem Vorjahr gestiegen und erreichte die magische Zahl von 1 Million verkauften Fahrzeuge. Die Federation of Thai Industries (FTI) prognostiziert jedoch, dass die Fahrzeugproduktion in Thailand im Jahr 2019 voraussichtlich auf 2,15 Millionen Einheiten sinken wird. Das Land, das auch „Detroit Asiens“ genannt wird, bleibt für weltweite Automobilhersteller wie Toyota, Ford, Honda, BMW, Mercedes und viele mehr, die ihre Fabriken in Thailand errichtet haben, eine Fertigungsase.

An zweiter Stelle auf der Liste der Produktionswettstreiter steht Indonesien, mit 1,24 Millionen produzierten Fahrzeugen und einer Steigerung von 9,9% im Vergleich zum Vorjahr, in dem das Land laut Angaben der AAF 1,13 Millionen Fahrzeuge produziert hat. Indonesien bleibt im Jahr 2018 mit 1,06 Millionen verkauften Fahrzeugen in den elf Monaten bis November außerdem der größte Fahrzeugmarkt und weist somit im Vergleich zum Vorjahreszeitraum, in dem 994.436 Fahrzeuge verkauft wurden, eine Steigerung von 6,9% auf.

Malaysia hingegen musste nach den unerwartet umsatzstarken drei Monaten von Juni bis August in der Fahrzeugproduktion einen Rückgang von 23,7% hinnehmen. Nach Angaben der Malaysian Automotive Association (MAA) endete dieser Rückgang im Monat November 2018 mit einem Umsatzwachstum von 5,5%.



### **Der Einstieg in die Elektrofahrzeugbranche**

Der Verkauf von Elektrofahrzeugen nimmt auf der ganzen Welt zu und überschritt im Jahr 2018 zum ersten Mal den Schwellenwert von 1,2 Millionen, wobei laut Schätzungen der Frost & Sullivan Prognose 2018 für den weltweiten Elektrofahrzeugmarkt bis Ende des Jahres weltweit über 1,6 Millionen Elektrofahrzeuge verkauft werden sollen. Während China, die USA und Europa für rund 90% aller Elektrofahrzeugverkäufe weltweit verantwortlich sind, gehören auch Japan und Südkorea zu den Hauptakteuren. China beherrschte 2017 sogar die Hälfte der weltweiten Produktion, gefolgt von Europa und den USA mit je 21% und 17%, sowie Japan und Südkorea mit je 8% und 3%.

Die Region Südostasien, in der die industrielle und Biomasse-Verbrennung zu den Hauptgründen für die immer schlechter werdende Luftqualität zählen, orientiert sich mittlerweile an einem kohlenstoffarmen Transport.



Eine Studie, die im Jahr 2018 von Frost & Sullivan und Nissan in den Ländern Singapur, Indonesien, Thailand, Malaysia, Vietnam und den Philippinen durchgeführt wurde, besagt, dass obwohl die Zunahme von Elektrofahrzeugen verhältnismäßig niedrig ausfällt, Verbraucher sich der Unterschiede hinsichtlich verschiedener Elektrofahrzeugtechnologien wie Batterie-Elektrofahrzeuge, Plug-in-Hybridfahrzeuge und Voll-Hybridfahrzeuge durchaus bewusst sind. Die Studie besagt außerdem, dass Elektrofahrzeuge besonders bei jungen Verbrauchern unter 40 Jahren immer beliebter werden.

Als das britische Technologieunternehmen Dyson als Standort für sein Multi-Milliarden-Dollar-Elektrofahrzeugprojekt Singapur auswählte, um seine ersten Elektrofahrzeuge bis 2021 auf den Markt zu bringen, war dies eine große Überraschung, da fast 90% der in Singapur gefahrenen Fahrzeuge mit Benzin betrieben werden. Nach Angaben der Land Transport Authority (LTA) handelte es sich im letzten Jahr bei den insgesamt 614.937 in Singapur registrierten Fahrzeugen bei 357 Fahrzeugen um Benzin-Elektro-Plug-in-Fahrzeuge und bei 466 Fahrzeugen um reine Elektrofahrzeuge. Nichtsdestotrotz gehört das Land zu den wenigen Ländern auf dieser Erde, die sowohl ein Car-Sharing-System für Elektrofahrzeuge als auch eine Taxiflotte mit Elektrofahrzeugen vorweisen können. Des Weiteren geht die LTA davon aus, dass bis 2020 rund 60 Elektrobusse auf öffentlichen Strecken eingesetzt werden.



Anderweitig haben die „Großen 3“ - Thailand, Malaysia und Indonesien - entsprechende Roadmaps für den Einsatz von Elektrofahrzeugen entwickelt, um ein integriertes Elektrofahrzeug-Ökosystem zu errichten, das Privatinvestitionen über die Wertschöpfungskette unterstützt. Unter seinem „Electric Vehicle Promotion Plan“, ein Teil des „Thailand Alternative Energy Development Plan 2012-2021“, konnte Thailand große Fortschritte erzielen und entwickelte sich laut dem Ministerium für Landverkehr von 60.000 Hybrid-PKWs und 8.000 Batterie-Elektromotorrädern im Jahr 2014 zu 102.000 Hybridfahrzeugen und 1.400 Batterie-Elektrofahrzeugen im Jahr 2018.

Indonesien hat sich noch intensiver mit dem Thema Einführung von Elektrofahrzeugen befasst und sich das Ziel gesetzt, dass 20% aller lokal produzierten Fahrzeuge bis 2025 elektrisch sein sollen. Momentan visiert



das Land bis 2025 rund 2,1 Millionen Einheiten für Zweirad-Elektrofahrzeuge wie Elektromotorräder sowie 2.200 Einheiten für Vierrad-Fahrzeuge an. Die Investitionen stehen kurz bevor und zu den neusten Entwicklungen zählt auch der Bau eines Elektrofahrzeugwerks des südkoreanischen Herstellers Hyundai im Industriegebiet von Cikarang (Indonesien), in dem pro Jahr 250.000 Einheiten produziert werden sollen, sowie ein Konsortium aus Investoren aus Südkorea, Japan und China, das den Bau eines 4 Milliarden USD teuren Werks für Batterie-Elektrofahrzeuge in Morowali (Indonesien) plant, um die reichlich vorhandenen Nickel-Laterit-Ressourcen des Landes als Schlüssel-Bestandteil von Lithium-Batterien zu erschließen. Außerdem arbeitet das Land momentan eine Richtlinie aus, die steuerliche Anreize für Hersteller von Elektrobatterien und Elektrofahrzeugen bietet, sowie Tarifvereinbarungen mit Ländern, die einen hohen Bedarf an Elektrofahrzeugen aufweisen.

Laut Aussage der Malaysian Investment Development Authority prognostiziert Malaysia in seinem National Green Technology Master Plan und dem Electric Mobility Blueprint (EMB), dass bis 2030 rund 100.000 Elektroautos und 2.000 Elektrobusse auf den Straßen des Landes unterwegs sein und 125.000 Ladestationen vorhanden sein werden.



In den Philippinen hat sich die Electric Vehicle Association of the Philippines (EVAP) im Jahr 2014 das Ziel gesetzt, bis 2020 rund 1 Million Elektroautos auf die Straße zu bringen, während das philippinische Energieministerium eine Kollaboration mit der Asian Development Bank (ADB) eingegangen ist, um E-Tricycles (E-Trikes) einzuführen, die mit einer Lithium-Ionen-Batterie betrieben werden. Laut dem Investitionsausschuss des Wirtschaftsministeriums befahren seit 2018 ca. 1.400 E-Jeepneys und E-Trikes die Straßen und an 19 Standorten befinden sich Ladestationen. Die EVAP rechnet mit 200 dieser Fahrzeuge bis 2022. Im vor allem von Zweirädern befahrenen Vietnam rechnet der größte Fahrzeughersteller Vinfast damit, pro Jahr 250.000 E-Motorräder herzustellen und in naher Zukunft sein eigenes Elektroauto auf den Markt zu bringen.

Die Region hat jedoch noch immer mit den nur langsam steigenden Nutzungsraten von Elektrofahrzeugen zu kämpfen, die durch unattraktive Anreize, hohe Preise für Elektrofahrzeuge im Vergleich zu Benzinfahrzeugen und der nicht vorhandenen Ladeinfrastruktur verursacht

werden, wobei die Forschungsergebnisse von Frost & Sullivan zeigen, dass die Regierungen eine wichtige Rolle bei der Vermarktung der Elektrofahrzeugnutzung spielen.



### **Spitzenreiter in der Verpackungsindustrie**

Laut einer Branchen-Prognose von Transparency Market Research kann der asiatische Markt für flexible Verpackungen von 2016 bis 2024 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 5,7% erreichen und somit auf 6,7 Milliarden USD steigen, was durch eine positive Entwicklung und ein steigendes verfügbares Einkommen verursacht wird. Thailand, auch bekannt als „Küche der Welt“, da das Land seine Nahrungsmittel- und Landwirtschaftsbranche in den Mittelpunkt stellt, kann eines der fortschrittlichsten Nahrungsmittelverarbeitungssegmente Asiens vorweisen und besitzt über 10.000 Nahrungsmittel- und Getränke-Verarbeitungsbetriebe. Als drittgrößte Branche des Landes erwirtschaftet sie über 20% des Bruttoinlandsprodukts.

Die thailändische Verpackungsindustrie wird im Jahr 2020 voraussichtlich 63,1 Billionen Einheiten vorweisen und somit im Vergleich zu 2017, als sie noch 51,3 Billionen Einheiten zählte, ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 4,2% aufweisen. Verpackungen, die eine hohe Funktionalität aufweisen, wie On-the-go-Verpackungen, nachhaltige Verpackungen oder personalisierte Päckchen, werden langfristig eine höhere Nachfrage erzielen, ebenso wie Hartkunststoffe, die von 2017 bis 2022 die größten Marktanteile verzeichnen und ein Wachstum von 4,5% vorweisen werden.



Indonesien wird in der Region zugleich die führende Position im Markt für flexible Verpackungen einnehmen, wobei laut Transparency Market Research die Lebensmittelverpackungen in diesem Land 70% des Plastikkonsums ausmachen. Die Umsätze im Bereich Lebensmittel und Getränke zählen in Indonesien zu den treibenden Kräften für den starken Anstieg im Einzelhandelsumsatz, der basierend auf den Daten von Dezember 2018 von der Bank Indonesia durchschnittlich bei 3,7% im Vergleich zum Vorjahr liegt. Dadurch ist auch der indonesische Kunststoffmarkt gewachsen, der laut einem Bericht von Mordor Intelligence von 2018 bis 2023 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 6,23% vorweisen wird.



Der aufkommende Trend eines hektischen, schnelllebigen Lebensstils in der florierenden indonesischen Urbanisierung ist laut Global Data auch für die steigende Nachfrage nach kleineren, praktischen, On-the-go-Verpackungen und anderen Verpackungsarten verantwortlich, was auch für ein steigendes Umweltbewusstsein bei den Verbrauchern spricht, welches wiederum als Schlüsselfaktor für eine höhere Nachfrage nach umweltfreundlichen Verpackungsformaten gilt. Flexible Verpackungen finden in der indonesischen Lebensmittelindustrie eine breite Anwendung, was auf ihre niedrigen Kosten, ihre Anpassungsfähigkeit hinsichtlich verschiedener Formen und Größen, ihren Komfort und ihren niedrigen Kohlenstoff-Emissionen zurückzuführen ist. Die flexiblen Verpackungen wiesen im Jahr 2016 einen Marktanteil von 42% auf und zählten 42 Milliarden Einheiten. Im Jahr 2021 wird diese Zahl voraussichtlich auf 52 Milliarden steigen, wodurch von 2016 bis 2021 ein durchschnittliches jährliches Wachstum von 4,3% erreicht werden wird. Nichtsdestotrotz konnten auch die Hartkunststoffverpackungen im Jahr 2016 in Indonesien einen beträchtlichen Marktanteil für sich beanspruchen (25%) und sollen bis 2021 mit einem durchschnittlichen jährlichen Wachstum von 7,7% weiter steigen.



Mit über 1.500 Kunststofffertigungsunternehmen wird der Kunststoffmarkt in Malaysia vor allem von Verpackungen dominiert. Nach Angaben von Statista wird die Lebensmittel- und Getränkebranche in Malaysia im Jahr 2019 rund 268 Millionen USD verdienen und bis 2023 mit einer durchschnittlichen jährlichen Wachstumsrate von 18% auf 520 Millionen USD ansteigen. Auch die Pharmaindustrie trägt zum Wachstum der Verpackungsbranche bei.

### **Drohende Abfallproblematik – Kreislaufmodelle zum Wohl der Nachhaltigkeit**

Die boomenden Kunststoff- und Verpackungsbranchen in Südostasien haben zu einem immer größer werdenden Abfallproblem geführt. Laut der Umweltschutzorganisation Ocean Conservancy und basierend auf den Forschungsergebnissen des Magazins *Science* stammt über die Hälfte des Plastikmülls, der in den Weltmeeren landet, aus fünf Ländern – China, Indonesien, den Philippinen, Thailand und Vietnam.



Unterdessen ist Südostasien aufgrund des im letzten Jahr in China verhängten Einfuhrverbots von fast allen weltweit recycelbaren Kunststoffen zum Ziel der Entwicklung der nationalen Recycling-Fähigkeit zu einer Mülldeponie für Plastikabfall aus anderen Ländern geworden. Und während Thailand, Vietnam und Malaysia die Einfuhrverbote auf Plastikabfall vorantreiben, sind nach wie vor weitere Gesetze notwendig, um den Lauf der Dinge aufzuhalten, denn die Zahl der illegalen Plastik-Recycling-Fabriken nimmt auch trotz der Einführung der Verbote zu.

Als zweitgrößter Verursacher von Plastikmüll, der in den Weltmeeren endet, hat Indonesien auf Rang zwei direkt hinter China eine enorme Aufgabe zu bewältigen. Das Land, das eine Bevölkerung von 250 Millionen Menschen aufweist, verwendete laut des Ministeriums für Umwelt und Forstwirtschaft allein im Jahr 2016 rund 9,8 Milliarden Plastiktüten. Vor dem Hintergrund einer gescheiterten Steuer auf Einwegplastiktüten, die laut der Indonesian Olefin, Aromatic and Plastic Industry Association (Inaplas) „Auswirkungen auf kleine und mittelständische Unternehmen“ gehabt hätte, hat das Land nun 1 Milliarde USD hinterlegt, einschließlich eines Kredits von der Weltbank in Höhe von 100 Millionen USD. Laut dem Ministerium für Meeresangelegenheiten geht das Land davon aus, dass die Menge an Plastik, die es in die Weltmeere leitet, bis 2025 um 70% reduziert werden kann, indem Produktverpackungen überarbeitet werden, recycelbare Materialien verwendet werden und eine entsprechende Abfallwirtschaft eingeführt wird. Bezüglich Letzterer kann das Land eine „beträchtliche“ Recycling-Industrie vorweisen, die pro Jahr ca. 1,1 Millionen Tonnen Plastikmüll recycelt. Dennoch ist die Recycling-Rate mit unter 20% verhältnismäßig niedrig, so die kürzlich gegründete Organisation Indonesia Plastics Recyclers (IPR).



Thailand produziert pro Jahr ca. 3 Millionen Tonnen Plastikmüll und hat nun eine 20-Jahres-Strategie veröffentlicht, die laut den Plänen des Ministeriums für Umweltschutz bis 2022 ein Nutzungsverbot für dünne Einwegplastiktüten vorsieht und bis 2025 ein Verbot für Einwegplastikbecher und Plastiktrinkhalme.

Das Nachbarland Malaysia hat hingegen einen Zero-Waste-Plan erstellt, der die Abschaffung von Einwegplastik bis 2030 anvisiert. In Singapur, wo die Müllverbrennung auf der Tagesordnung steht, hielt man sich bisher mit





der Einführung von Gesetzen, die Einwegplastik entweder verbieten oder besteuern, zurück, zum Ärger der Umweltschützer, denn sogar Kambodscha hat mittlerweile eine Gebühr auf Plastiktüten in Einkaufszentren und Supermärkten eingeführt. Auch in den Philippinen wurde von der Regierung ein Verbot für Einwegplastik eingeführt, das für Plastikutensilien, Plastiktüten und Plastiktrinkhalme gilt. Die Gemeindeverwaltungen haben außerdem Zero-Waste-Strategien in ihren Städten eingeführt.

### **Fazit und Ausblick für die südostasiatische Kunststoffbranche**

Da südostasiens Kunststoffbranche momentan eine Wachstumskurve durchläuft, kann Nachhaltigkeit in der Branche nur durch die Anpassung der aktuellen Systeme für die Plastikhandhabung und den Plastikkonsum erreicht werden. Alleine die fünf Länder Indonesien, die Philippinen, Vietnam, Thailand und Malaysia produzieren gemeinsam 8,9 Millionen Tonnen schlecht gehandhabtes Plastik pro Jahr. Womöglich ist die Bekämpfung der Umweltbelastung durch die Abfallhandhabung mithilfe von Verboten von Plastiktüten und ähnlichen steuerrechtlichen Maßnahmen, die für viele Länder überwiegend das erste Instrument zur Handhabung des Mülls darstellen, nicht mehr so wirkungsvoll wie vorab angenommen. Heutzutage bedarf es eines umfassenden Ansatzes, um die Planung zu berücksichtigen und Technologien zu entwickeln, die den Wert der Materialien steigern. Dabei sollte das Kreislaufwirtschaftsmodell Anwendung finden, das darauf abzielt, die Müllproduktion durch die Wiederverwendung von Materialien und die Wiederverwertbarkeit von Materialien in den großen Branchen (Automotive, Bauwesen, Verpackung und andere) einzudämmen.



Im neu gegründeten Nachhaltigkeitssystem, das von der in Malaysia ansässigen Nichtregierungsorganisation Circular Economy Asia (CEA) angeführt wird, wurden mittlerweile Ziele festgelegt, mit denen Asien durch gemeinsame Bemühungen sein Müllproblem in den Griff bekommen und gleichzeitig eine Kreislaufwirtschaft anstreben soll. Das Modell der CEA sieht vor, einen regelmäßigen, praktischen und effizienten Sammelservice anzubieten, informelle Recycling-Sammler zu unterstützen und die Ebenen zu nutzen, in denen sie tätig sind, da es sich um ein System handelt, das bereits gut funktioniert. Des Weiteren sollen informelle Recycling-Sammler für technologieverbundene geografische Gebiete lizenziert werden,



wodurch Informationen und Daten für viele Schlüssellösungen erfasst werden können. CEA lobt außerdem das Asian Plastics & Packaging Agreement (APPA), ein Programm, das darauf abzielt, ein einheitliches Recycling-Label-System und eine zertifizierbare Lieferkette einzuführen, und dass jedes Land in Asien dazu auffordert, eine nachhaltige, kreislaufartige Kunststoff- und Verpackungsindustrie zu etablieren.

Zu guter Letzt hält CEA fest, dass Asien im Jahr 2050 voraussichtlich einen geschlossenen Müllkreislauf vorweisen kann, wenn Politiker die Kreislaufwirtschaft jetzt unterstützen und die Abschaffung von Deponierungen mit der Abzweigung von recycelbaren Ressourcen für die Wiederverwertung und der Produktion von zu 100% recycelbaren Kunststoffen einführen.

Sowohl Rohstoffproduzenten als auch Maschinenbauer wollen auf der K 2019 ihre Erfahrungen und ihr Wissen über Recycling, nachhaltige Entwicklung und Kreislaufwirtschaft mit Kunststoffen international zur Verfügung stellen. Gerade vor diesem Hintergrund wird die „Circular Economy“ im Mittelpunkt der K 2019 stehen, die als globale Leitmesse der Branche optimale Voraussetzungen bietet, um mit Fachleuten aus vielen Ländern der Welt die Gespräche zu diesem wichtigen Thema zu vertiefen und eine Zusammenarbeit zu intensivieren.



## Mai 2019

### Informationen zur K 2019 unter:

[www.k-online.com](http://www.k-online.com)

Facebook: <https://www.facebook.com/K.Tradefair?fref=ts>

Twitter: [https://twitter.com/K\\_tradefair](https://twitter.com/K_tradefair)

### Kontakt:

#### Pressereferat K 2019

Dr. Cornelia Jokisch/Desislava Angelova/Sabrina Giewald

Tel.: +49-211-4560 998/-242 / Fax.: +49-211-4560 8548

E-Mail: [JokischC@messe-duesseldorf.de](mailto:JokischC@messe-duesseldorf.de)

[AngelovaD@messe-duesseldorf.de](mailto:AngelovaD@messe-duesseldorf.de) / [GiewaldS@messe-duesseldorf.de](mailto:GiewaldS@messe-duesseldorf.de)

**Bei Veröffentlichung freuen wir uns über ein Belegexemplar!**