

NEWSLETTER

Mai 2019

Elektromobilität in China

Das Bevölkerungswachstum, die wachsende Nachfrage nach Mobilität, sowie grösser werdende Agglomerationen stellen China vor Emissionsprobleme und Infrastrukturengpässe. Der chinesische Staat versucht diesen Problemstellungen mit der Förderung von Batterie-Elektrofahrzeugen (BEVs) seit den 1990er-Jahren entgegenzutreten. Da ausländische Hersteller von diesen Förderungsleistungen ausgeschlossen sind, ergab sich die Chance für zahlreiche Neugründungen in China, welche sich schnell zu einer ernsthaften Konkurrenz für die europäischen Hersteller entwickelten.

Zustand und Potenzial des chinesischen Automobilmarkts

China, geprägt durch eine stark exportorientierte Wirtschaft, konnte trotz schwächelnder Weltkonjunktur im letzten Jahrzehnt weiterhin hohe Wachstumsraten von rund 6% verzeichnen. Jedoch ist zuletzt auch in China das Wirtschaftswachstum abgeflacht und der Konsum, sichtbar an den seit über zehn Jahren erstmals stagnierenden Pkw-Neuzulassungen, abgekühlt. Trotzdem wird davon ausgegangen, dass sich die heutige Motorisierungsdichte in China noch verdreifachen wird.

Herausforderungen

Die grössten damit einhergehenden Herausforderungen sind Emissionsprobleme und Infrastrukturengpässe. Diese Problematiken erfordern nicht nur die technologische Weiterentwicklung des klassischen Automobils an sich, sondern verlangen eine grundlegende Veränderung der Automobilindustrie und eine

Verbesserung der städtischen Verkehrsführung. Zu den wichtigsten technologischen Neuerungen gehören das autonome Fahren und die Elektrifizierung des Antriebsstranges. Letzteres beispielsweise hat weitreichende Auswirkungen auf die gesamte automobilen Wertschöpfungskette.

Durch verringerten Reparatur- und Teilebedarf sinken auch die Eintrittsschwellen für ausländische bzw. neue Hersteller in die Automobilwirtschaft. Die entfallenden Markteintrittsschwellen der oligopolistisch geprägten Automobilindustrie werden somit zur Chance für kleinere Hersteller, wie beispielsweise die aufstrebenden chinesischen Produzenten, in den Markt vorzudringen.

Politisch-rechtliche Rahmenbedingungen

Trotz des Beitritts zur WTO im Jahre 2001 ist Chinas Wirtschaft weiterhin geprägt von starken Regulationen und Aussenhandelschranken. So sind in der Automobilindustrie bis jetzt nur Minderheits-Joint-Ventures erlaubt, um vom Know-

how Transfer zu profitieren. Darüber hinaus bestehen strikte Quotenregelungen für ausländische Produzenten sowie eine BEV-Quote. Ausländische Hersteller werden zudem dadurch benachteiligt, dass importierte BEVs von staatlichen Subventionen (welche nicht selten über 50% betragen), Steuervergünstigungen und öffentlicher Beschaffung ausgeschlossen sind.

Europäische Automobilhersteller im chinesischen Markt

Aufgrund des Ausschlusses importierter Fahrzeuge von Förderungsleistungen ist der Marktanteil der deutschen Hersteller vom Höchstwert von 25,3% in 2012 bereits auf 21,1% gesunken – dabei ist eine Trendwende in näherer Zukunft nicht absehbar. Durch die auf BEVs ausgerichteten Förderungsprogramme hat die Regierung China zum grössten Markt für Elektrofahrzeuge aufsteigen lassen und somit indirekt den Druck auf internationale Hersteller erhöht, batterieelektrische Lösungen anzubieten. Als gewichtiger Wettbewerbsnachteil für europäische Produzenten ist ausserdem die Batterieherstellung zu nennen. Asiatische und insbesondere chinesische Hersteller haben sich während der letzten zehn Jahre einen substanziellen Kompetenzvorsprung in der Entwicklung und Produktion von Batterien erarbeitet. Ob die Batterien Technologie jedoch eine single-source Lösung für die breit gefächerten Herausforderungen bieten wird, ist abzuwarten.

Wo geht die Reise hin?

Im Vergleich zu europäischen Herstellern decken chinesische Autobauer den zukunftssträchtigen BEV Markt mit Fahrzeugen unterschiedlicher Klassen bereits stark ab. Dabei erlangen sie ihren Wettbewerbsvorteil durch vergleichbare Leistungsangebote zu niedrigeren Preisen (auch bei Nichtbeachtung der Subventionen sind die Fahrzeuge häufig mehr als 15% günstiger im Vergleich zu gleichartigen europäische Autos). Da der Autokauf eine extensive Kaufentscheidung mit sich führt ist aber nicht ausschliesslich der Preisvorteil entscheidend. Um die Marktmacht der westlichen Autoproduzenten auch ausserhalb Chinas brechen zu können, muss das Markenimage der Hersteller und die Qualität der Produkte deutlich verbessert werden. Das finanzielle und soziale Risiko beim Erwerb eines chinesischen BEVs ist für den potenziellen Kunden noch zu hoch. Selbst wenn chinesische Hersteller qualitativ zügig aufholen sollten, wird aufgrund des schlechten Rufs chinesischer Fahrzeuge noch einige Zeit vergehen, bis sich die Kaufbereitschaft erhöht.

Hat Präsident Trump immer unrecht?

Eine persönliche Bemerkung des Verfassers sei erlaubt: Wer die in China geltenden Subventionsregeln kennt, hat vielleicht mehr Verständnis für das mitunter rüpelhafte Auftreten des amerikanischen Präsidenten. Aber: Das Grundübel sind Subventionen als solches, und da hat jeder Staat oder jede Staatengemeinschaft so ihre Spezialitäten. In der Schweiz und der EU zum Beispiel die Landwirtschaft...

Prof. Dr. Klaus Haake
St. Gallen im Mai 2019
klaus.haake@hsp-con.ch