

Chinesische Autohersteller folgen einer bewährten Strategie

at-Factsheet No. 10 | Oktober 2023



Die IAA Mobility in München war kein Heimspiel, sondern hatte ein beherrschendes Thema: die sichtbare Dominanz chinesischer Hersteller, die zum „Großen Sprung“ nach Europa ansetzen. Drei Fragen drängen sich auf:

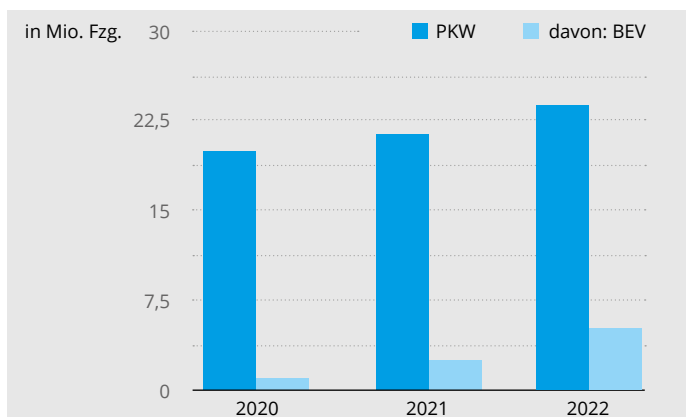
- Werden Europas Märkte durch China-Importe „überschwemmt“? (Sorge der EU)
- Wer sind die neuen Player, die auf uns zukommen?
- Welche Strategie verfolgen sie?

Automobilproduktion und -export in China

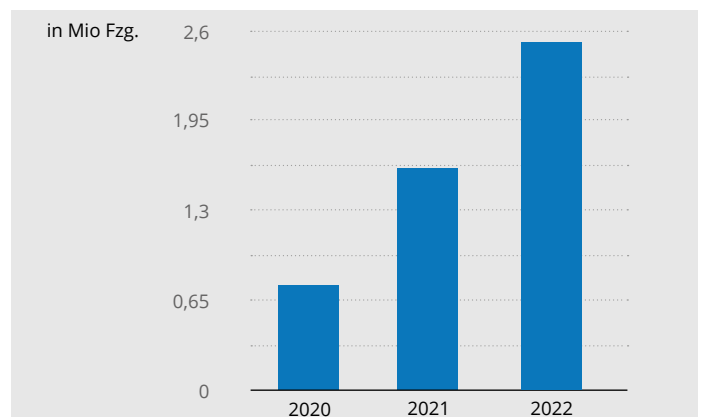
Auf China entfallen ca. 40 % der weltweiten Pkw-Produktion. Bereits 2022 wurden die Stückzahlen von 2018 wieder erreicht.

Der Anteil der vollelektrischen Fahrzeuge (Battery Electric Vehicles = BEV) liegt 2022 bei > 20 %.

Pkw-Produktion in China



Pkw-Exporte aus China



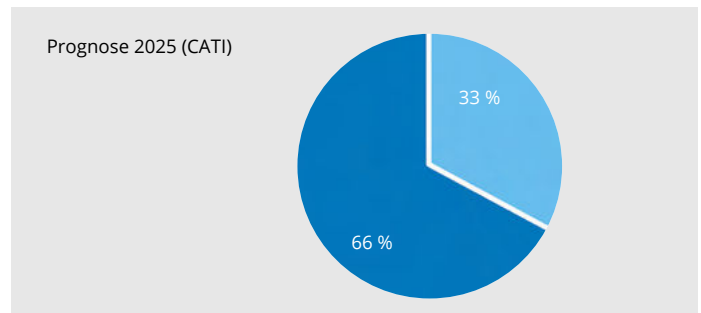
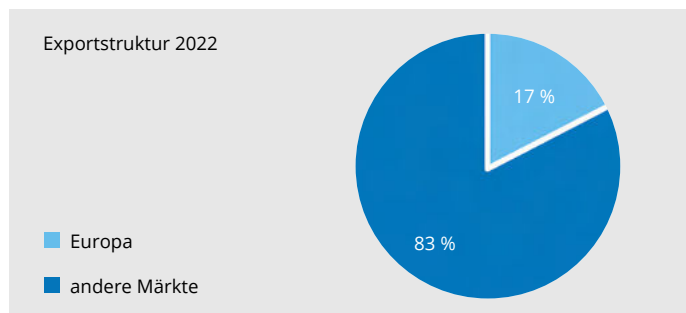
Pkw-Exporte steigen seit 2021 deutlich an. Die Exportquote ist aber noch gering.

Diese liegt 2022 bei 10,6 % - ... in den ersten 7 Monaten 2023 bereits bei 15,7 %.

Europa im Fokus

Europa gerät als Zielmarkt chinesischer Exporte immer mehr in den Fokus.

Der Europa-Anteil chinesischer Exporte wird von 17 % (2022) auf 33 % (2025) steigen.



Dennoch kann von einer generellen „Überschwemmung der europäischen Märkte nicht die Rede sein. Importe aus China haben an den gesamten Neuzulassungen von Personenkraftwagen (Pkw)

in Europa einen Anteil kleiner 5%. Dieser Wert von 2022 wird bis zum Jahr 2025 auf 7 bis 8% ansteigen.

China ist der weltgrößte Markt und der weltgrößte Produzent von Elektroautos (BEV).

In diesem Segment verfügt China über Wettbewerbsvorteile, da

- wesentliche Komponenten (Rohstoffe, Batterien, Halbleiter) lokal verfügbar sind
- und durch die Binnenmarkt-Größe Kostenvorteile durch Skaleneffekte erzielt werden.

Bei BEV haben daher Importe aus China ein deutlich höheres Gewicht:

2023 belaufen sich China-Importe bereits auf einen Anteil von knapp 20 % an den BEV- Neuzulassungen in Europa.

Wer sind die Player ?

Die China-Importe Europas kommen 2023 zu etwa gleichen Teilen von chinesischen OEM und ausländischen Herstellern, die in China für den Export produzieren. Ab 2024 wird das ansteigende Volumen chinesischer OEM zum dominierenden Faktor.

* Neuzulassungen auch in Deutschland (Monate 01-08/2023)

Hersteller der China-Importe Europas

Chinesische OEM	Marken	Ausländische OEM	
MG Motor *		Tesla	Model 3
Geely	Polestar * Lynk&Co * Zeekr	Mercedes	Smart#3 (zs. mit Geely)
Great Wall Motors *	Wey Ora	BMW	Mini Cooper (zus. mit GWM)
BYD *		BMW	iX 3 (zs. mit Brilliance)
Nio *		Renault	Dacia Spring
Aiways *		Cupra	Tavascan
Xpeng			
Seres			

Strategie der chinesischen OEM = klassischer Dreisprung

Schritt 1: Dominanz auf dem Binnenmarkt

Dieser Schritt ist bei BEV schon längst vollzogen; Anfang 2023 löst BYD auch beim Gesamtvolumen über alle Antriebsarten den bisherigen Marktführer VW ab.

Schritt 2: Eintritt in ausländische Märkte durch Exporte

Dieser Schritt steht noch am Anfang. Der Markteintritt zahlreicher weiterer chinesischer OEM ist geplant und angekündigt. China wird zeitnah zum Netto-Exporteur und volumenbedingt auch zum Export-Weltmeister.

Fokus auf das Fahrzeugsegment, in dem chinesische Hersteller Wettbewerbsvorteile haben = elektrische Fahrzeuge.

Schritt 3: Fertigung in ausländischen Märkten

Dieser Schritt wird in den nächsten 2 - 3 Jahren folgen, um bei weiter ansteigenden Absatzzahlen auf ausländischen Märkten diese Marktposition zu sichern und auszubauen.

Erste chinesische OEM (SAIC, BYD, Great Wall Motors) beschäftigen sich bereits mit einer Fertigung in Europa.

(Stand: I.Quartal 2023)

Marktführer auf dem Automobilmarkt China

TOP Marken (alle Antriebe)	Marktanteil in %
BYD	11,4
Volkswagen	10,4
Toyota	8,1
Changan	5,4
Honda	5,1
Geely	4,7
Wuling	4,5
BMW	3,9
Mercedes	3,3
Tesla	3,2

TOP Marken (nur BEV)	Marktanteil in %
BYD	25,2
Tesla	15,4
Aion (GAC)	9,0
Wuling	8,6
Changan	5,9
Geely	5,3
Nio	3,5
Neta (HOZON)	2,5
BMW	2,1
Xpeng	2,0

Wie sehr sich die Welt verändert, dokumentieren diese Zahlen. Während die deutschen Hersteller über alle Antriebsarten noch einen Marktanteil von 19 % behaupten (mit absteigender Tendenz), ist ihr Anteil bei BEV < 5 %.

Die Strategie der chinesischen OEM ist zielorientiert auf Antriebe mit Zukunft ausgerichtet.

Quellen: CAAM (China Association of Automobile Manufacturers), Automotive Statistics
 CPCA (China Passenger Car Association)
 CarNewsChina.com
 S+P Global Mobility – Fall Client Briefing, München 7. Sept. 2023
 Statista, Dossier „Automobilindustrie in China“

in Zusammenarbeit mit
 Chemnitz Automotive Institute (CATI)



Ihr Kontakt

automotive thüringen e.V.
 Schlösserstraße 24, 99084 Erfurt
 Geschäftsführer: Rico Chmelik
 Tel.: +49 361 2300 3321
 Mail: rchmelik@automotive-thueringen.de

Innovations- und Netzwerkmanager:
 Dr.-Ing. Philipp Grunden
 Tel.: +49 361 2300 3319
 Mail: pgrunden@automotive-thueringen.de

Redaktionsschluss: 4. Oktober 2023

www.automotive-thueringen.de