

„Wann rollt die chinesische Autowelle auf uns zu?“

Das die chinesischen Marken den europäischen Markt, insbesondere den Schlüsselmarkt Deutschland, im Visier haben, ist kein Geheimnis. Die Frage ist also nicht, ob die Konkurrenz aus China kommt, sondern wann und wie. Dazu ist aber zunächst ein Blick auf den chinesischen PKW-Markt im internationalen Vergleich hilfreich."

Pkw-Nachfrage: China ist der mit Abstand größte Absatzmarkt der Welt

Die Pkw Verkäufe haben sich in China in den letzten 13 Jahren sehr dynamisch entwickelt, von 3,97 Mio. Einheiten in 2005 auf 23,71 Mio. in 2018. Damit liegt der Anteil an den weltweiten Verkäufen bei 33,1%, das heißt: Weltweit wird jedes dritte Auto in China verkauft!

Laut dem chinesischen Automobilverband CAAM, haben sich die Pkw Verkäufe in 2018 um 4,1% abgeschwächt, was insbesondere auf den anhaltenden Handelskonflikt mit den USA zurückzuführen ist. Die Position als Nr.1 bleibt weiterhin unangefochten. Die nachfolgenden sieben Märkte, u.a. die USA, Japan und Deutschland können selbst zusammen nicht das Absatzvolumen von China erreichen.

Aufgrund der geringen Pkw-Dichte in China, den guten langfristigen wirtschaftlichen Aussichten und den damit einhergehenden Einkommensverbesserungen, wird die Pkw-Nachfrage weiter dynamisch steigen und über dem durchschnittlichen Wachstum der restlichen Welt liegen.

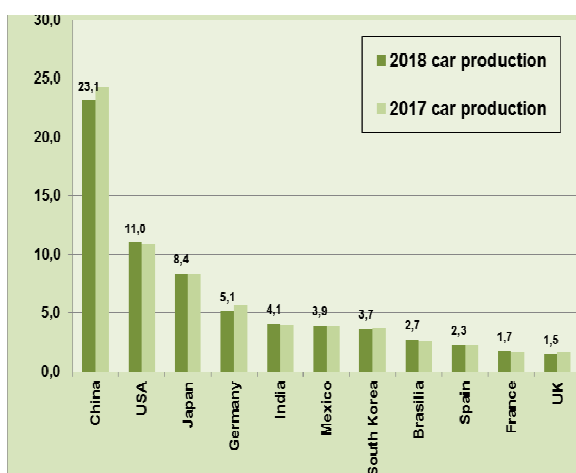
Graph1: Car Sales Development in China in mio. units



Source: OICA / Internat. Organization of Motor Vehicle Manuf. Forecast by meos

PKW-Produktion: Jeder dritte Pkw in der Welt wird in China gebaut

Graph 2: Car Production 2018 by market in mio. units



Source: VDA

Auch bei der Pkw Produktion ist China die Nr. 1 unter allen Herstellungsländern. 2018 wurden 23,11 Mio. Einheiten in China produziert. Das ist ein Rückgang gegenüber dem Vorjahr um 4,8%, insbesondere aufgrund der gegenwärtig angespannten wirtschaftspolitischen Lage. In Zukunft wird die Produktion wieder kräftig und prosperierend zulegen, da die internationalen Hersteller im größten Nachfragemarkt der Welt planen, ihre Fertigungsstätten vor Ort auszubauen oder neue Produktionsstätten zu errichten.

PKW-Exporte: Bei den Ausfuhren ist China immer noch ein Zwerg

Die chinesischen Pkw Exporte lagen 2018 noch bei bescheidenen 758.000 Einheiten (+18,5%) und einem Exportanteil von 3,1%. Die überwiegende Produktion wird für die Inlandsnachfrage benötigt. Die meisten Exporte gehen in die asiatischen Nachbarländer. Sollte der Druck auf die Inlandsnachfrage anhalten, wird der Export an Bedeutung gewinnen.

Der chinesische Pkw-Markt ist sehr diversifiziert. 2018 haben über 130 Marken ihre Fahrzeuge in China angeboten, davon rund 100 einheimische Marken. Die wenigsten Marken sind international bekannt, eben so wenig wie die von ihnen angebotenen Modelle.

Die chinesischen Automobilhersteller haben sich mit Hilfe von Joint Ventures und später auch Übernahmen internationaler Marken, wie z.B.

Volvo, sehr gut weiterentwickelt, so dass in 2018 rund 42% der Pkw Verkäufe in China auf heimische Marken entfallen. Mit ihrem Aufholprozess bei Design und Technik an die führenden, internationalen Hersteller, wird nur ein erstes Übergangziel erreicht. **Das langfristige Ziel ist es,**

die weltweit führende Autonation zu werden, insbesondere was die Themen eMobilität und Konnektivität betrifft.

Tab. 1: Car sales in China 2018 by country of origin

	Sales 2018 in mls	Share in %	2018/17
Chinese brands	9,98	42,1%	-8,0
German brands	5,08	21,4%	4,8
Japanese brands	4,45	18,8%	5,7
American brands	2,48	10,5%	-18,5
Korean brands	1,18	5,0%	3,1
French brands	0,31	1,3%	-32,7
Other brands	0,24	1,0%	
Total	23,71	100,0%	-4,1

Source: CAAM / China Association of Automobile Manuf.

Tab. 2: Car sales in China 2018 by brand

	Brands	Sales 2018 in mls	Share in %	2018/17
1	VW	3,17	13,4%	-0,6
2	Honda	1,45	6,1%	2,4
3	Geely	1,39	5,8%	10,0
4	Toyota	1,38	5,8%	13,5
5	Nissan	1,23	5,2%	7,7
6	Changan	1,16	4,9%	-17,0
7	Wuling	1,12	4,7%	-1,2
8	Buick	1,06	4,5%	-13,1
9	Baojun	0,88	3,7%	-13,9
10	Hyundai	0,80	3,4%	-3,9
	Ohters	10,07	42,5%	
	Total	23,71	100,0%	-4,1

Source: Marklines

In der Verkaufstatistik 2018 führt VW unangefochten mit über 3,17 Mio. Einheiten, vor Honda mit 1,45 Mio. und der ersten chinesischen Marke Geely mit 1,39 Mio. Einheiten. Unter den Top 10 Marken befinden sich weitere drei heimische Brands: Changan, Wuling und Baojun.

Für den Erfolg der chinesischen Marken hat sicherlich auch der personelle Know-how Transfer von europäischen Automanagern zu chinesischen Marken beigetragen. Zum Beispiel wird Wey vom Ex Audi Manager Jens Steingraber geführt. Bei Byton sind insbesondere frühere BMW Manager zu finden, die für das BMW Modell i8 verantwortlich waren.

Chinesische Hersteller haben bei Sicherheit, Qualität und Design aufgeholt

Die ersten Schritte chinesischer Hersteller nach Europa waren von Misserfolgen gezeichnet, insbesondere bei Sicherheit und Qualität. Ein Beispiel ist das SUV Model Landwind von Jiangling, dass 2005 beim ADAC Crashtest durchfiel, wie auch 2007 die Limousine BS6 von Brilliance. Aber bereits 2013 konnte das chinesische Model Qoros3 mit guten Noten in Europa und Deutschland punkten (5 Sterne beim Euro NCAP Test) und erste Achtungserfolge erzielen.

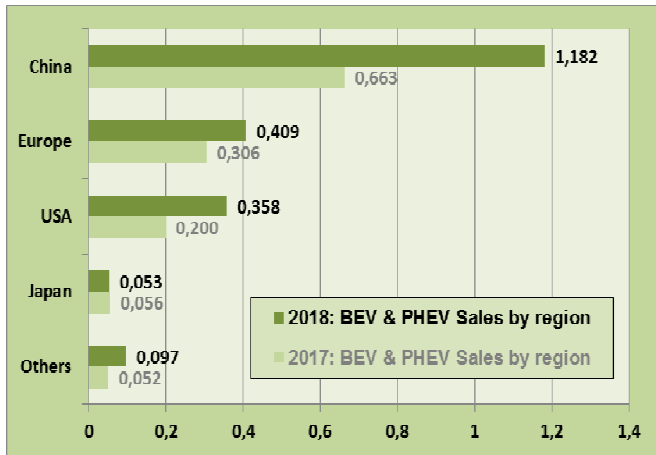
Durch die Zusammenarbeit mit international führenden Zulieferern, sind auch große Fortschritte bei der Verarbeitungsqualität erzielt worden. Um den Qualitätsanspruch zu untermauern, hat zum Beispiel der chinesische Konzern Beiqi Foton Motor für sein SUV Model BX7 der Marke Borgward eine lebenslange Garantie ausgesprochen, limitiert auf die ersten 10.000 Käufer. Damit wird selbst die 7-jährige Garantie von Kia in den Schatten gestellt.

Auf der IAA 2017 in Frankfurt konnte man bestehende Modelle wie den Chery SUV Exeed TX und futuristische Studien wie die von Wey bewundern, die vom Design her keine amerikanische und europäische Konkurrenz fürchten müssen. Und auch 2019 werden Marken wie Byton, Wey, FAW und Chery kräftig die Werbetrommel in Frankfurt rühren.

Die Entwicklung der eMobilität in China

Die mit Abstand meisten Elektroautos werden in China gebaut und verkauft.

Graph 3: Ranking eMobil sales by region in 2018 & 2017



Source: EV Volumes

Weltweit wurden 2018 die meisten Elektrofahrzeuge (reine eMobile und Plug-in Hybride) in China verkauft. Die 1,18 Mio. abgesetzten eMobile in China machen einen Anteil an den weltweiten eMobil Verkäufen von 56,3% aus, d.h. mehr als jedes zweite eMobil wird in China abgesetzt. Deutschland belegt hinter China, den USA und Norwegen den vierten Platz im Länderranking nach Volumen. In Norwegen, das sehr stark die automobilen eMobilität fördert, sind rund 40% der Pkw-Neuzulassungen eMobile.

In China hat die Elektrifizierung von Fahrzeugen einen hohen politischen Stellenwert, den sich die Hersteller kaum entziehen können. Zum einen soll die hohe Luftverschmutzung in den Städten verringert werden, zum anderen die Abhängigkeit von Ölimporten für konventionelle Autoantriebe. Durch diese strategische Ausrichtung ist China bereits heute zum größten Hersteller von Elektroautos avanciert und die chinesischen Hersteller mischen ganz vorne mit.

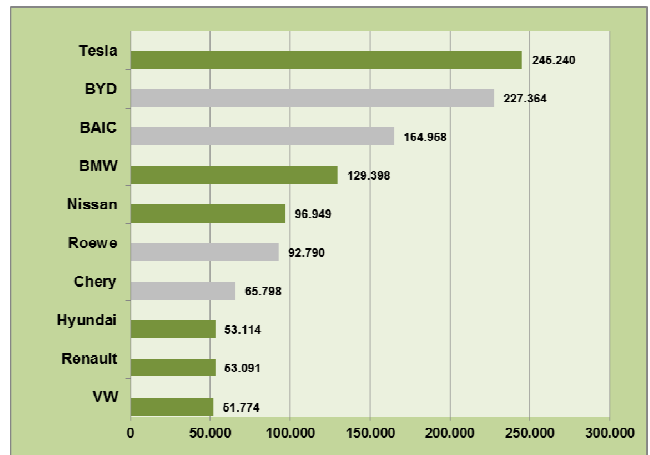
Die chinesischen Marken verkauften 2018 die meisten reinen eMobile und Plug-in Hybride

Die chinesischen Marken dominieren bereits 2018 die Verkäufe von reinen eMobilen & Plug-in Hybriden mit einem Anteil von knapp 50% an allen weltweit abgesetzten Einheiten.

Ihre starke Stellung untermauern 4 Plazierungen unter den Top 10 Automarken: BYD (Platz 2), BAIC (Platz 3), Roewe/SAIC (Platz 6) und Cherry (Platz 7). Diese Hersteller/Marken zählen sicherlich auch zu den Kandidaten, die den Export ihrer Fahrzeuge als Geschäftsausweitung und -sicherung ansehen. Aber auch andere, relativ junge chinesische Marken, haben Ambitionen für den Sprung in gewinnträchtige westliche Märkte.

Die gegenwärtige Stellung der chinesischen Marken bei Elektromobilen sollten die internationalen Hersteller sehr ernst nehmen, da die zukünftige Strategie zunehmend global ausgerichtet wird.

Graphic. 2: Ranking worldwide eMobil sales by brand











In China werden die eMobile bis 2030 einen Anteil von über 30% erzielen

Viele Experten sehen im chinesischen Markt ein weiterhin großes Wachstum von eMobilen voraus, mit Wachstumsraten von kurzfristig bis zu 50%. Der Anteil der eMobile lag 2018 bei 2,3% am gesamten Pkw Absatz in China und soll nach Einschätzung der Mizuho Bank bis über 30% im Jahr 2030 ansteigen.

Das Ziel der chinesischen Regierung ist es, bis 2020 fünf Millionen reine eMobile und Plug-in Hybride auf die Straße zu bringen und bis 2020 eine Million Fahrzeuge pro Jahr zu produzieren. Die Regierung hat einen politischen Rahmen geschaffen, um die technische Entwicklung der Elektrofahrzeuge zu beschleunigen und gleichzeitig eine neue Marktausrichtung zu fördern, die Forschung und Entwicklung unterstützt, die Industrie reguliert und den Konsum anregt.

Übersicht von selektierten chinesischen Marken, die den Sprung in den Westen planen

Brand	 BYTON	 LYNK & CO	 Polestar	 Wey
Founded	2017	2016, Oct.	1996 Tuning Brand 2017 Electric Brand	2016
Management	International	International	International	International
Headquarter	Nanjing (China)	European Headquarter Göteborg, Sweden	European Headquarter Göteborg, Sweden	Boading (China)
Production	2019 Start in China	2017 Start in China 2019 Start in Europe	2019 Polestar 1 2020 Polestar 2	
Capacity (max)	300.000 units in China	200.000 units in China	500 units Polestar 1 p.a. Polestar 2 is volume model	new factory in China in 2019 in Province Shandong
Sales 2018	No sales in China No sales in Europe	120.414 in China No sales in Europe	No sales in China No sales in Europe	139.486 in China No sales in Europe
Mid term Sales Plan		500.000 units per anno, 50% in export markets	Five new electric models between 2019 and 2021	400.000 units till 2020 with focus on Hybrids
Corporate Group	FMC-Future Mobility Corp.	Geely (Nr. 1 in China) owner of Volvo since 2010		Great Wall Focus on SUV & Pickup Partner of BMW in China
Location in Europe	Munic, Germany Concept & design center	Göteborg, Sweden Lynk & Co International AB	European Headquarter Göteborg, Sweden	Great Wall: R&D Center in Germany since '16, assembly plant in Bulgaria since 2012
Who we are?	The premium smart electric vehicle brand.	A new urban mobility brand with European heart and global outlook.	A electric performance brand with uncompromised design and technology.	The first Chinese luxury SUV brand, safety is core value, accessible luxury
USP	largest display in serial production (125x25cm)	The smartphone among the SUVs.	Phone as key and wireless charging.	Outstanding price and performance ratio
Sales Focus	Only offering electric cars	Only offering electric cars, starting with Plug-In models, later with pure electric ones	Hybrid and fully electric car	Hybrid and petrol cars
Sales Channels	Online incl. the Byton App and Offline in retail stores, 25 planned at first in China then in Europe & N. America	Online-Store focus, selected Offline Stores and Pop-Up Stores at Offline-Tour	Online Focus incl. Polestar App, Offline in sel. locations, After Sales Service by select. Volvo dealers	Online and Offline
Models	M-Byte, K-Byte 	Lynk & Co 01, 02, 03, 04 	Polestar 1 and 2 	Wey VV7, VV5, P8, study XEV 
Segment	SUV, Limousine	SUV, Crossover, Limousine	Limousine	SUV
Max. Range of EV	520 km		500 km	pure electrical 50 km
Start in Europe	from end of 2020 onwards	2020	2019 (Polestar 1) 2020 (Polestar 2)	2021
Price	M-Byte: entry price from 43.000 Euro in Germany		Polestar 2: Launch Edition M. for 59.900 Euro in Germany Later entry price 39.900 Euro	P8: 200.000 Yuan ab 04/2018 rd. 26.338 € (0,13 Yuan per €) Plug-In Hybrid/520Nm/335 PS

Memo: meos has analysed further Chinese manufacturers & brands such as BAIC, FAW, Brilliance, Qoros, Borgward, Cherry, Nio, Lucid, LeSee and Faraday Future

Die chinesischen Hersteller bzw. ihre europäischen Töchter haben ihre Hausaufgaben gemacht und werden nach ihren Konzeptvorstellungen auf Autoshow und Messen nun in Phase 2 eintreten, die durch konkrete Marktbegehungsaktivitäten für Europa gekennzeichnet ist.

Eine einheitliche Strategie lässt sich bislang nicht ausmachen, jedoch sind folgende Schwerpunkte erkennbar. Die chinesischen Anbieter kommen mit elektrifizierten Antrieben, als Hybrid oder reines eMobil, zumeist SUVs aber auch Limousinen, mit attraktivem Design und hohen technischen Standards und Sicherheitsausstattungen auf den Markt. Ihre USPs legen sie bei Elektrifizierung, Konnektivität, Design, Preisniveau und Online Kommunikation.

Viele der neuen Marken werden vertriebspolitisch dem Beispiel von Tesla folgen, d.h. Priorisierung der Online-Konfiguration und Bestellung, Eröffnung von Showrooms in Zentren, ein vielseitiges Angebot von mobilen Services, lokale Wartungs- und Reparaturarbeiten z.B. in Kooperation mit Werkstattketten sowie eine nachhaltige Online Kommunikation mit den neuen Kunden.

Wie schnell und groß der Erfolg der chinesischen Marken sein wird hängt auch von den Elektrifizierungsaktivitäten der etablierten Marken in Europa ab, der bestehenden Kundenbindung zum lokalen Handel und einer zurückgehenden Markenbindung.

Fazit: Wann rollt die chinesische Autowelle auf uns zu?:

Mit dem Durchbruch der eMobilität in Deutschland und Europa, wird auch der Marktanteil chinesischer Marken am europäischen Markt dynamisch ansteigen!

Noch sind die chinesischen Hersteller eher zurückhaltend, was die Exporte bzw. Verkäufe in andere Länder betrifft. 2018 wurden in Europa nur einige tausend Fahrzeuge von chinesischen Herstellern abgesetzt. Die ehemalige britische Marke MG, die jetzt zum chinesischen Hersteller SAIC gehört und auch in China produziert, kommt auf 9.000 exportierte Fahrzeuge. Weitere Anbieter sind Great Wall, die in Bulgarien Fahrzeuge montieren und rd. 2.500 Fahrzeuge absetzten sowie DR Motors, einer italienischen Cherry Tochter, mit rd. 1.500 Einheiten verkauften Einheiten.

Die Zeit für eine stärkere Internationalisierung chinesischer Automarken scheint in greifbarer Nähe zu rücken. Die Übergangsphase von den Verbrennungsmotoren hin zu den alternativen Antrieben wird durch einen zunehmenden Wettbewerb gekennzeichnet sein. Dabei werden die chinesischen Anbieter zu ernstern Konkurrenten für die etablierten Marken heranwachsen. Das Angebot wird sich vermehrt auf Plug-In Hybride und reine eMobile konzentrieren. Als Energiequelle wird die Brennstoffzelle langfristig den Akkumulatoren den Rang ablaufen. Manche Experten sprechen bereits von einer neuen automobilen Ära. Diese wird unter anderem auch durch autonomes Fahren, verstärkte Vernetzung und Digitalisierung sowie neue Mobilitätskonzepte gekennzeichnet sein.

Diese neue Ära wollen die chinesischen Hersteller mit ihren Produkten und Leistungen dominieren, wie sie es auch schon in vielen anderen Wirtschaftsbereichen gezeigt haben, wie z.B. bei Sonnenkollektoren. Die Chancen stehen für die Chinesen nicht schlecht. Eine Wirtschaftspolitik die langfristig denkt, plant, lenkt und subventioniert, kann Schlüsselbereiche wie die Automobilindustrie weit nach vorne tragen, auch international. Dabei könnte sich aus der gegenwärtigen Masse an Anbietern, eine Gruppe von wenigen chinesischer Anbieter herauskristallisieren, die auch international in kürzester Zeit zu ernstzunehmenden Wettbewerbern werden.

Noch sind die chinesischen Hersteller eher schlafende Tiger, was die Exportaktivitäten und die Penetration der wichtigsten Auslandsmärkte in Nordamerika und Europa angeht. Der Sprung steht nach Meinung der meos Experten aber bevor, da mit der zunehmenden Elektrifizierung, der richtige Zeitpunkt für eine eMobil Offensive gekommen scheint.

China ist bei weiteren Schlüsseltechnologien mit führend, z.B. bei der Batterieherstellung, wo sie die gesamte Wertschöpfungskette größtenteils unter ihre Kontrolle gebracht haben und die Weltmarktführerschaft anstreben. Auch bei der Digitalisierung sind sie ganz vorne dabei. Was für die USA Google, Apple und Facebook sind, ist bei den Chinesen Baidu, Alibaba und Tencent. Da darf an Europa's Politiker und Wirtschaft die Frage erlaubt sein, wie man z.B. bei den digitalen Plattformen gedenkt voranzugehen: Vorne mitzuspielen oder auf der Reservebank sitzen?

Nicht nur der Staat unterstützt die weitere Entwicklung der eMobilität in China, sondern auch das chinesische Kapital sucht gute Investitionsobjekte im eigenen Land. Über 25% aller Milliardäre kommt aus China mit steigender Tendenz. Diese sehen offensichtlich in dem sich ändernden Mobilitätsmarkt mit eMobilen eine gute Investition.

Wer den Wettlauf um das Auto der Zukunft gewinnt, ist noch nicht entschieden. Die chinesischen Marken werden, stark protegiert von der eigenen Regierung, auf jeden Fall ganz vorne mitspielen



Chinese expert view

Mr. Wenzhe Tan and Mr. Daniel Liu from Aftermarket Intelligence Consulting (Shanghai)

Chinese electric car competitors:

Geely will be a strong competitor in the area of taxi cars, similar as they are strong in Chinese taxi market. One of the key USPs is competitive pricing. And also with the brand Lynk & Co they will offer attractive limousines.

BYD will be strong in electric bus market, as they did in China. One of the key USPs is good quality and strong technology in terms of battery. No need to mention that they will offer more competitive pricing than European brands.

Chinese strength in selling electric cars:

Very competitive pricing with good product quality and strong interaction in view of customer oriented services. In addition Chinese car brands can build on strong support by Chinese government, such as subsidies to help Chinese companies to be successful in overseas market. This should be one of the key strength compared to many European countries, especially the UK.

Chinese car OEMs investments in Europe:

Geely

1. Set up a factory in England with investment of 320 million pounds, total area of 100,000 square meters, capacity of 30,000 cars per year which mainly focusing on TX5 electric vehicles.



2. The factory in Belarus already started production since Aug,2017, with capacity of 60,000 cars per year which mainly focusing on Geely SC7 and Geely LC car models.



BYD

1. In 2017, BYD set up the 1st factory in Europe (Hungary) with investment of 20 million euros and capacity is 400 pure electric bus.



2. In 2017, BYD announced that, the 2nd factory will be built in Europe (France) with investment of 10 million euros which mainly focus on manufacturing pure electrical bus, following the 1st factory set up in Hungary.



Weitere Informationen zur eMobilität erhalten Sie unter:
<https://www.meos.info/emobilkompakt/>