

THE MARKET:**Chinas EV-Offensive rollt an**

Chinesische Hersteller wie BYD werden zu einer Macht im globalen Markt für Fahrzeuge mit Elektroantrieb. Westliche Konzerne wie VW und General Motors stehen vor grossen Herausforderungen.

[Christoph Gisiger](#) ✉ 24.05.2023, 09:59 Uhr

Die Debatte um die US-Schuldengrenze wird für die Märkte allmählich doch zum Thema. Vor dem Hintergrund der bisher wenig ergiebigen Verhandlungen in Washington haben die amerikanischen Börsen am Dienstag schwächer geschlossen. Der S&P 500 büsste 1,1% ein. Der Nasdaq 100 mit den grössten Technologiewerten gab 1,3% nach.

Die [Konfrontation um die Staatsfinanzen](#) dürfte den Handel auch in den kommenden Tagen prägen. Die Meinungen zwischen Republikanern und Demokraten gehen nach wie vor deutlich auseinander. Für einen Kompromiss bis zur Deadline am 1. Juni wird die Zeit knapp. Im Moment geht der Konsens aber weiterhin davon aus, dass es kurz davor zum Kompromiss kommt.

Ausser dem Streit um die Schuldengrenze sorgt Ford für Gesprächsstoff. Der Autokonzern, der diesen Juni den 120. Geburtstag feiert, hat zu Wochenbeginn seine strategischen Ziele vorgestellt. Wie CEO Jim Farley sagte, will er die Gruppe so positionieren, dass sie künftig wie ein wachstumsstarkes Industrieunternehmen bewertet wird und nicht mehr wie ein träger Autohersteller mit schwachen Margen.

Eine zentrale Rolle soll dabei die nächste Generation von Elektroautos spielen. «Es geht um Effizienz auf Schritt und Tritt, und das ist das Geheimrezept, um rentable Elektrofahrzeuge zu entwickeln», [sagte](#) Farley am Investorentag. Bis 2025 soll das Segment eine Ebit-Marge von 8% erzielen – eine ambitionierte Vorgabe, zumal dieses Jahr ein Verlust von 3 Mrd. \$ resultieren dürfte.

Die Börse nimmt die Ansage reserviert auf, denn spätestens seit der Öffnung Chinas im vergangenen Herbst ist klar: Über das Schicksal der Branche im Bereich Elektromobilität (Electric Vehicles, EV) wird in den nächsten Jahren nicht in Detroit entschieden werden, sondern in chinesischen [Industriemetropolen](#) wie Guangzhou, Schanghai und Changchun. In der heutigen Ausgabe befasst sich «The Pulse» deshalb mit Chinas EV-Offensive, die gegenwärtig im Weltmarkt anrollt und traditionelle Autohersteller wie Ford, GM, VW und Toyota vor massive Herausforderungen stellt.

Aufstieg zur EV-Supermacht

Die Zahlen sind beeindruckend. Mit einem Absatz von 5,9 Mio. Fahrzeugen ist China im vergangenen Jahr vor Europa und den USA zum mit Abstand grössten Markt für EV avanciert. Verglichen mit 2021 hat sich das Volumen [gemäss](#) der internationalen Energieagentur IEA damit annähernd verdoppelt, wobei zwischen Fahrzeugen mit Batterie- und Hybridantrieb unterschieden wird.

Annähernd 60% der globalen EV-Verkäufe entfallen heute auf China. Wie es aus [Berichten vor Ort](#) zu vernehmen ist, werden die Strassen in chinesischen Metropolen zunehmend von Elektrofahrzeugen dominiert, speziell in den Stadtzentren. Insgesamt kamen EVs letztes Jahr für 22% der verkauften Autos in der Volksrepublik auf.

Der Vormarsch ist von der Zentralregierung orchestriert. Bereits ab 2001 hatte China unter dem damaligen Parteichef Jiang Zemin im Rahmen des [Programms 863](#) in neue Technologien wie Brennstoffzellen, Hybrid- und Elektromotoren investiert. Im Zeichen eines Technologietransfers mussten ausländische Hersteller, die den chinesischen Automarkt erschliessen wollten, zu Joint-Venture-Strukturen mit heimischen Unternehmen einwilligen. Den [entscheidenden Schritt](#) in der Industriepolitik machte Peking 2009 im Rahmen der grossangelegten Stimulusmassnahmen als Reaktion auf die globale Finanz- und Wirtschaftskrise mit dem «Anpassungs- und Wiederbelebungsplan für die Automobilindustrie». Vier Jahre später wurden in China bereits [22 Mio. Autos produziert](#), mehr als in den USA und Japan zusammen.

Das Programm war auf den gesamten Sektor ausgerichtet, hatte aber auch einen speziellen Fokus auf Elektroautos. Der Grund dafür ist naheliegend. Mit Elektrofahrzeugen kann China

seine strategische Abhängigkeit von Ölimporten reduzieren. Zudem sollen sie helfen, die Luftverschmutzung in den urbanen Zentren zu reduzieren.

Chinas Autoindustrie wurde deshalb vom Staat dazu animiert, ein breites Sortiment von Elektrofahrzeugen inklusive Infrastruktur mit Ladestationen aufzubauen. Für Anreize auf der Seite der Konsumenten sorgen eine bevorzugte Zulassung von Autos sowie Privilegien beim Parkieren und Strassenzugang in Grossstädten.

Gemäss der China Merchants Bank hat die Regierung in den Jahren 2012 bis 2021 rund [15 Mrd. \\$](#) an Subventionen für EVs gezahlt. Andere Schätzungen, basierend auf Daten des Ministeriums für Industrie und Informationstechnik, gehen zwischen 2010 und 2020 von [fast 23 Mrd. \\$](#) aus. Hinzu kamen Zuschüsse auf regionaler und lokaler Ebene.

Das Resultat: Mehr als die Hälfte aller Elektroautos weltweit fährt heute auf den Strassen der Volksrepublik. Der grösste Teil davon stammt von heimischen Herstellern.

Für einen «Schocker» sorgten die Ende April publizierten [Absatzzahlen zum ersten Quartal](#).

Der chinesische EV-Champion BYD hat erstmals mehr Autos in China verkauft als der langjährige Marktführer VW. Die japanischen Konkurrenten Toyota und Honda wurden bereits letztes Jahr überholt.

Die Ablösung an der Spitze ist nicht nur ein deutliches Signal für den Aufstieg der chinesischen Automobilindustrie. Sie markiert auch einen technologischen Umbruch: Sämtliche der 440'000 Fahrzeuge, die BYD in den ersten drei Monaten in China verkauft hat, waren EVs. Von den knapp 430'000 Fahrzeugen von VW hatten bloss 6% einen Elektroantrieb.

Der Überlebenskampf beginnt

Alles deutet daraufhin, dass es für traditionelle Autokonzerne wie VW, Toyota und General Motors im vormaligen Wachstumsmarkt China wesentlich ungemütlicher wird. Im Segment Elektrofahrzeuge wird es für sie schwieriger, mit den heimischen Herstellern mitzuhalten.

Auch dürfte sich der Wettbewerb weiter verschärfen.

Massgeblich verantwortlich dafür sind zwei Faktoren. Erstens hat Peking die Subventionen für Elektrofahrzeuge Anfang Jahr zurückgefahren. Zweitens hat sich die Nachfrage in einem schwierigen Umfeld abgeschwächt. Im [ersten Quartal](#) wurden knapp 1 Mio. Fahrzeuge mit Batteriebetrieb in China verkauft. Das sind rund 500'000 weniger Einheiten als im Schlussquartal 2022, und im Jahresvergleich beträgt das Wachstum bloss noch 12%.

Auch für das Gesamtjahr wird mit einer nachlassenden Dynamik [gerechnet](#). «In China entwickelt sich die Nachfrage weiterhin relativ schwach», meint Edison Yu, Analyst in Diensten der Deutschen Bank. «Das hat damit zu tun, dass die Verbraucher Dienstleistungen bevorzugen, was zu hohen Lagerbeständen und einem aggressiven Preisumfeld führt; sowohl für Autos mit Verbrennungsmotoren als auch für Elektrofahrzeuge», erklärt er.

Lanciert wurde der [Preiskrieg](#) Anfang Jahr von Tesla. Der amerikanische EV-Pionier ist seit 2019 mit einem eigenen Werk in Schanghai präsent und die Nummer zwei im chinesischen Markt für Elektroautos. Dahinter folgen staatlich kontrollierte Konzerne wie SAIC Motor, GAC Group, Changan Automobile und Dongfeng Motor.

Hinzu kommt eine Reihe von Startup-Unternehmen wie Li Auto und Nio, die sich vorab auf Premium-Modelle konzentrieren. Beide Unternehmen sind an der Börse New York kotiert. Das gilt ebenso für Xpeng, einen 2014 gegründeten EV-Hersteller.

Nachdem in den vergangenen Jahren Dutzende von EV-Herstellern aus dem Boden geschossen sind, tobt nun ein Kampf ums Überleben. Diverse Startup-Firmen mussten bereits Konkurs anmelden. Auch bekanntere Namen wie [Niutron](#) und [WM Motors](#) stecken in der Klemme. Dass letzteres Unternehmen unter der Marke «Weltmeister» firmiert, mutet damit etwas ironisch an.

«Die Eliminierung von Akteuren in der Automobilindustrie hat gerade erst begonnen», [sagte](#) He Xiaopeng, CEO des EV-Startups Xpeng, Mitte April während einer Präsentation. «Anbieter mit einem jährlichen Absatz von 3 Mio. Einheiten werden sich qualifizieren», fügte er hinzu, «und in den nächsten zehn Jahren werden nur noch acht grosse Akteure übrigbleiben.»

Peking dürfte eine Konsolidierung in der Branche begrüßen. Schon 2021 hatte die chinesische Regierung [signalisiert](#), dass es zu «viele Akteure» gebe und der EV-Markt «zu stark fragmentiert» sei. Deshalb sei es nötig, dass «grosse und starke» Konzerne entstehen.

Expansion nach Europa

Der harte Konkurrenzkampf in Chinas EV-Industrie hat für Autohersteller weltweit Konsequenzen. Mit Blick auf den intensiven Wettbewerb im Heimmarkt nehmen chinesische Unternehmen verstärkt Absatzmärkte im Ausland ins Visier. Lange ein Importeur von Autos und Autokomponenten, ist China in kurzer Zeit zu einem bedeutenden Exporteur avanciert. Abgesehen von anderen asiatischen Ländern ist von diesem Trend vor allem Europa betroffen, das im Vergleich zu den USA offener für Einfuhren aus China ist. Gemäss dem Statistikamt Eurostat wird inzwischen die Hälfte aller nach Europa importierten EV-Fahrzeuge in China hergestellt. Anders formuliert: In der Europäischen Union wurden letztes Jahr gut 9 Mio. Autos verkauft. Davon waren 1 Mio. oder 12% EVs, [wovon rund 500'000 aus China stammten](#).

Betrachtet man die Zahlen genauer, entfallen knapp 50% der EV-Importe aus China auf Lieferungen aus dem Tesla-Werk in Schanghai. Gut ein Drittel machen europäische Marken im Besitz chinesischer Unternehmen aus. Dazu zählt beispielsweise der Hersteller Geely Auto, dem die Marken Volvo, Polestar und Lotus gehören. Der Rest entfällt auf europäisch-chinesische Joint-Venture-Firmen sowie auf reine chinesische Anbieter.

Drastisch ist die Entwicklung in [Deutschland](#). Von Januar bis März kamen über 28% der importierten Personenwagen mit einem Elektromotor aus China, verglichen mit 7,8% im gleichen Quartal 2022. Zu den Exporteuren aus der Volksrepublik zählen unter anderen BYD, Nio sowie die britische Marke MG Motor, die dem Staatskonzern SAIC gehört.

Die EU hat es sich zum Ziel gesetzt, bis 2035 keine Autos mehr mit klassischen Diesel- oder Benzinmotoren zuzulassen. Chinas EV-Offensive wird für europäische Hersteller dadurch auch im Heimmarkt zu einer Herausforderung. Entscheidend wird sein, ob die chinesischen Exporteure die Qualitätsansprüche europäischer Kunden erfüllen können.

Beim Preis sind sie klar im Vorteil. Im Vergleich zu Autos mit konventionellen Verbrennungsmotoren braucht es für EVs rund ein Drittel weniger Komponenten. Die meisten davon können in China zu günstigeren Kosten hergestellt werden. [Laut](#) Forvia, einem globalen Zulieferer aus Frankreich, kostet es chinesische Produzenten rund 10'000 € weniger, ein Elektroauto herzustellen als die europäische Konkurrenz.

Ein wesentlicher Vorteil hat mit der Batterie zu tun. Klarer Leader im [Weltmarkt für Lithium-Ionen-Batterien](#) ist die chinesische CATL-Gruppe. Nach LG Energy Solution aus Südkorea folgt an dritter Stelle BYD. Auch die Plätze 7 bis 10 werden geschlossen von Herstellern aus China belegt. Insgesamt befindet sich mehr als die Hälfte der [weltweiten Kapazität](#) zur Raffinierung von Lithium in China.

Die nächste Front im Handelskonflikt?

Kein Wunder also, gehen im Westen die Alarmlichter an. In einer aktuellen [Branchenstudie](#) hält der Versicherungskonzern Allianz fest, dass die Umstellung auf batteriebetriebene Elektrofahrzeuge für die europäische Automobilindustrie zum «Game Changer» wird.

«Das grösste Risiko ist China», heisst es darin weiter. Der Verlust an Anteilen in China wie auch im Heimmarkt könnte den Gewinn europäischer Autohersteller bis 2030 jährlich um 7 Mrd. € schmälern. Unter der Annahme, dass die EV-Importe aus der Volksrepublik bis dahin auf 1,5 Mio. Fahrzeuge oder knapp 14% der heimischen Produktion steigen, prognostiziert Allianz einen negativen Effekt für den gesamten europäischen Autosektor von über 24 Mrd. €.

Bis dahin kann – und wird – noch viel passieren. Gerade Deutschland hat im Bereich grüne Technologien mit China in der Vergangenheit aber böse Erfahrungen gemacht. Von 2009 bis 2012 hatte sich die Produktion chinesischer Hersteller von Solarpanels dank staatlicher Subventionen vervierfacht, was für deutsche Konkurrenten einem Todesurteil gleichkam. Chinesische Exporte überschwemmten den Weltmarkt und drückten die Preise nach unten. In Deutschland, dem Technologie-Pionier und anfänglichen Leader im Bereich Photovoltaik,

kollabierte ein Hersteller nach dem anderen unter dem Preiskampf: von Q-Cells über Solon bis hin zu Conergy und SolarWorld.

Gut denkbar ist deshalb, dass Brüssel früher oder später mit Sanktionen gegen EV-Importe aus China intervenieren wird. Japan und Südkorea, wo die Autoindustrie ebenfalls eine grosse Bedeutung für die Wirtschaft hat, dürften ähnliche Massnahmen treffen. Die Vereinigten Staaten, die mit China ohnehin auf Konfrontationskurs sind, könnten damit mehr Unterstützung bei der Errichtung von Handelsbarrieren erhalten.

Im Gegenzug werden chinesische Hersteller wie BYD, Xpeng oder Nio wohl versuchen, Produktion auch in ausländischen Endmärkten anzusiedeln. Ähnlich sind japanische, koreanische, europäische und amerikanische Autokonzerne in der Vergangenheit vorgegangen.

Interessant ist diesbezüglich, dass CATL und Ford gemeinsam ein 3,5 Mrd. \$ teures Werk zur Fertigung von Batterien im US-Gliedstaat Michigan [planen](#). In Deutschland ist der chinesische Konzern bereits mit einer Fabrik [präsent](#) und [beabsichtigt](#), eine weitere Anlage in Ungarn zu bauen.

Schwierige Perspektiven für Investments

Für Investoren bleiben Engagements unter diesen Voraussetzungen schwierig. Mit den in den USA kotierten Aktien der chinesischen Hersteller Nio, Xpeng und Li Auto kann man sich zwar relativ leicht ein Exposure zur chinesischen EV-Industrie verschaffen.

Alle drei Unternehmen schreiben aber tiefrote Zahlen. Intensiviert sich der Preiskampf in China weiter, werden ihre Margen noch mehr unter Druck geraten. Im Vergleich zu den staatlich beherrschten Anbietern sind ihre Überlebenschancen deutlich geringer.

Tesla und BYD arbeiten profitabel. Auch sie werden aber leiden, wenn sich der Wettbewerb und damit der Druck auf die Margen noch mehr verschärft. Für den Aktienkurs sind das keine gute Nachrichten. Zusammen mit dem geopolitischen Risiko ist das vermutlich mit ein Grund dafür, warum sich der US-Investor Warren Buffett von seiner Position in BYD sukzessive [trennt](#) und seit vergangenem Sommer nahezu 50% seiner Aktien verkauft hat.

Tesla hat vom EV-Boom in China in den letzten Jahren reichlich profitiert und erwirtschaftet dort über 20% der Einnahmen. Nachdem der Konzern sein Werk in Schanghai in Betrieb nehmen konnte, hat sich seine Ertragskraft wesentlich verbessert.

Seit dem Peak im ersten Quartal 2022 sind die Margen allerdings deutlich zurückgekommen und dürften weiter sinken. Die ausgesprochen stolze Bewertung der Tesla-Aktien zu rechtfertigen, wird damit immer schwieriger