

Chinas Nutzfahrzeugmarkt gibt weltweit das Tempo vor

IAA-Country Spotlight: China

Hannover/ Berlin, 29. September 2010.

China hat sich im Automobilssektor zu einem Markt entwickelt, an dem die Welt nicht mehr vorbeikommt. „Das gilt auch und gerade für das Nutzfahrzeug. Kein globaler Hersteller könnte es sich leisten, China auszulassen“, sagte Klaus Bräunig, Geschäftsführer des Verbandes der Automobilindustrie (VDA), auf der 63. IAA Nutzfahrzeuge in Hannover anlässlich des China-Tages. So kommen in China in diesem Jahr sechs Mio. Nutzfahrzeuge und Busse neu auf den Markt, davon rund eine Mio. schwere Nutzfahrzeuge. Das ist das Fünffache im Vergleich zu Westeuropa oder den USA. „Wie dynamisch das Wachstum in China ist, zeigt sich daran, dass es im Jahr 2000 erst 1,5 Mio. Fahrzeuge waren“, so Bräunig. Entsprechend nehme die Produktion in dem Land zu: Mehr als die Hälfte aller weltweit hergestellten Nutzfahrzeuge, 5,5 von 10,6 Mio. Einheiten, wurden 2009 in der Volksrepublik produziert. Dieser Trend setzt sich in diesem Jahr fort.

„Darüber hinaus profitieren Chinas Hersteller vom Know-how deutscher Zulieferer“, führte Braunig vor internationalem Publikum aus. So unterhielten diese mittlerweile 180 Produktionsstätten in China, eine Verdreifachung gegenüber 1995. Gleichzeitig boomt der Export der Zulieferer: Im ersten Halbjahr 2010 lag der Wert mit 2,6 Mrd. Euro um 170 Prozent über dem Vorjahreswert. Umgekehrt exportierten chinesische Zulieferer in den ersten sechs Monaten des Jahres Waren im Wert von knapp 300 Mio. Euro, einem Plus von 64 Prozent. Auch das Thema der in Brüssel erwogenen Dumpingzölle gegen chinesische Leichtmetallfelgen-Hersteller sprach Bräunig an: „Wichtig ist für uns dabei, dass unsere gute Zusammenarbeit mit China nicht beschädigt wird.“

Wayne W.J. Xing, Herausgeber von China Business Update und China Auto Review, bestätigte das dynamische Wachstum Chinas und prognostizierte eine Fortsetzung für die kommenden zwei Jahrzehnte. Von 1953 an, dem Jahr der Gründung des Automobilwerks First Auto Works (FAW), habe es genau 40 Jahre bis zur Herstellung von einer Mio. Fahrzeugen im Jahr inklusive Pkw gedauert. Weitere acht Jahre bis 2001 brauchte es bis zur zweiten Million. „Danach ging es fast im Jahrestakt auf heute 14 Millionen weiter“, so Xing. Die Nachfrage allein nach leichten Nutzfahrzeugen inklusive Vans liege 2010 bei drei Mio. Einheiten pro Jahr, bei schweren Nutzfahrzeugen sind es 1,3 Mio. Fahrzeuge. Zu der starken Nachfrage habe auch das 2009 aufgelegte Konjunkturprogramm mit Steuervergünstigungen, Subventionen und einer Abwrackprämie beigetragen. Parallel dazu wird das Autobahnnetz ständig erweitert: Gab es 1985 noch keine Autobahn in China, umfasst das Netz mittlerweile 65.000 Kilometer.

Gleichzeitig verschärft die Regierung die Umweltstandards und fördert den Ausbau der Elektromobilität, wie Automobil-Fachmann Xing betonte. So gilt die Abgasnorm Euro-IV bereits in Peking, Shanghai und Guangzhou und soll 2011 landesweiter Standard werden; 2012 soll Euro-V verpflichtend werden. So genannte „New Energy Vehicles“ (NEV), Fahrzeuge mit alternativen Antrieben, werden in zehn Pilotstädten

gefördert. Das betrifft Elektro-, Hybrid- und Brennstoffzellenfahrzeuge. Schon 2011 sollen 500.000 NEV-Fahrzeuge am Markt sein.

Für die kommenden Jahre erwartet Xing in der chinesischen Automobilindustrie inklusive der Nutzfahrzeugbranche eine Konsolidierungswelle. Noch gebe es mehr als 1.000 unabhängige Fahrzeughersteller im Land, darunter auch solche für Dreirad-Kleintransporter, die vor allem von Kleinbauern genutzt werden, sowie für Motorräder und Mofas. Bei den großen, noch staatlichen Herstellern werde sich die Zahl der Anbieter von aktuell 14 auf „unter zehn“ reduzieren.

Ein Ende des Wachstumspfades in China ist für Xing nicht in Sicht: Für das Jahr 2030 prognostiziert er einen Anstieg der Nachfrage nach Pkw von derzeit 17 Mio. auf dann 30 Mio. Einheiten sowie bei Nutzfahrzeugen von 4,3 Mio. auf rund 7 Mio. Einheiten. „Und das ist noch konservativ geschätzt, mit jährlich sinkenden Wachstumsraten.“

Jörg Beißert vom Auswärtigen Amt riet den Vertretern deutscher Hersteller und Zulieferer zur „politischen Flankierung ihres Geschäfts“. Kontakte zur Zentralregierung und zu den Provinzregierungen brächten „einen Know-how-Vorsprung, bessere Geschäftsoptionen sowie weniger Probleme und niedrigere Kosten und Risiken und damit am Ende handfeste Wettbewerbsvorteile“ mit sich, sagte Beißert, Vortragender Legationsrat im Bereich Außenwirtschaftsförderung. Hilfestellung leisteten hier das Auswärtige Amt selbst und die Wirtschaftsabteilungen der Botschaften, die Auslandshandelskammern sowie die Standortagentur Germany Trade & Invest.

Michael W. Rüger von der Automobil-Unternehmensberatung Management Engineers warnte davor zu glauben, es könne zu einer Verschmelzung der Weltmärkte kommen: „Die unterschiedlichen Anforderungen der Märkte in Nordamerika, Europa und Asien und anderen Erdteilen bleiben auch auf Dauer bestehen. Somit bleibt auch der Welt-Lkw in der Garage.“ Westliche Nutzfahrzeughersteller müssten daher je nach Zielmarkt weiter auf differenzierte Produkte setzen. „Sie müssen, was Auslandsmärkte wie China betrifft, die Einfachheit lernen und umsetzen.“ Dazu seien regionale Entwicklungszentren notwendig. Auch müsse dort mit einem Drittel bis einem Viertel der auf dem Heimatmarkt üblichen Preise kalkuliert werden. „Wer sich an diesen Vorgaben ausrichtet, hat in den schnell wachsenden Volumenmärkten Asiens gute Chancen.“

Ansprechpartner:
Eckehart Rotter
VDA
Abteilung Presse
Tel. +49 30 897842-120
E-Mail: errotter@vda.de