

CAMA-Kommentar

11/2010

E-Mobility in China

Der Übergang in die Elektromobilität wird bislang vor allem von den Industrieländern getrieben - aber auch von China, wo die Dynamik in diesem Bereich schon lange hoch ist und im letzten Jahr nochmals sehr stark zugenommen hat.

In China wird die Elektromobilität sehr stark durch die chinesische Zentralregierung gefördert, u.a. im 5-Jahres Plan Nr. 12 für den Zeitraum 2011 bis 2015 und im sog. „Automotive Industry Readjustment and Revitalization Plan“ vom März 2009. „Readjustment“ bedeutet sowohl Umstellung (von den in Europa und Japan entwickelten Antriebstechnologien zu neuen, elektrifizierten Antrieben) als auch Neuverteilung (der inländischen wie der globalen Marktanteile der chinesischen Hersteller). China hat die Entwicklung und Produktion umweltfreundlicher Fahrzeuge, vor allem von (Plug-in-)Hybriden und reinen Elektrofahrzeugen, zur nationalen Strategie mit höchster Priorität erklärt und strebt bei Elektromobilität weltweit die Technologieführerschaft an. Dies entspricht dem Ziel, China zu einem Standort für höherwertige Industrieprodukte zu machen und auch dem Arbeitsgesetz vom Januar 2008, das Arbeitsverträge mit Sozialversicherungsabgaben fordert. Die auch deshalb um etwa 40 Prozent gestiegenen Löhne führten zur Abwanderung von mehreren Zehntausend Herstellern billigster Textilien, Schuhe und Spielzeuge von China nach Vietnam und Kambodscha.

Die chinesische Regierung unterstützt vor allem die einheimischen Automobilunternehmen im Übergang in die Elektromobilität, nicht nur wegen

- (1) der starken Abhängigkeit von Ölimporten und
- (2) der hohen Luftverschmutzung in den Ballungsräumen (in Peking sechsmal so hoch wie in Berlin), weshalb die Emissionen besser zwischen Ballungsräumen und ländlichem Raum verteilt werden sollen, auch wenn der chinesische Strom gegenwärtig vor allem aus ineffizienten Kohlekraftwerken und Kohle mit hohem Schwefelgehalt stammt,

sondern auch,

- (3) weil die chinesischen Automobilunternehmen ihre Bemühungen weitgehend aufgegeben haben, bei den traditionellen Antriebstechnologien international wettbewerbsfähig zu werden. Bei Benzinantrieben hinken sie technologisch hinterher und die Dieseltechnologie haben sie ganz übergangen, weil sie nur Technologiefolger gewesen wären. Das hat aber auch die Verbreitung von Dieselfahrzeugen in China nahezu verhindert. Bei der Elektromobilität sieht die chinesische Regierung dagegen die lokalen Automobilunternehmen auf Augenhöhe mit ihren weltweiten Konkurrenten. Sie sieht hier eine realistische Chance für einen Sprung an die Spitze dieser Technologie, den sie unterstützen möchte.

Mit Unterstützung der Regierung werden in China zwei bis drei Schlüsselpatente in der Batterietechnologie angestrebt. Bereits 2015 soll ein Marktanteil bei Elektro- und Hybridfahrzeuge von etwa 5 Prozent erreicht werden, 2020 von etwa 15 Prozent, was Marktkennern zu optimistisch erscheint, weil die Probleme der Batterietechnologie (Kosten, Reichweite und Ladedauer) auch in dort nicht gelöst sind. Zu den Anreizen gehören Subventionen, Steuergutschriften beim Kauf von Fahrzeugen, Staatsbürgschaften und günstige Kredite bei Investitionen in den Bau und in die Modernisierung alter Werke. Mit großen Summen wird aber auch die Entwicklung anderer umweltfreundlicher Technologien wie z.B. die Brennstoffzelle gefördert. Schritte auf dem Weg in die Elektromobilität stellen u. a. Stromtankstellen in 27 Städten durch die nationale Netzagentur dar.

Auch wenn die Elektromobilität in China noch ebenso wenig ausgereift ist wie in Europa, Nordamerika und Japan, auch hier noch keine Gewinne bringt, die notwendige Ladeinfrastruktur fehlt und die Chinesen große, gut motorisierte und gut ausgestattete Fahrzeuge als Statussymbole lieben, setzen in China alle großen Hersteller - wie z.B. BYD, Brilliance oder Changan - auf Elektromobilität.

Die deutschen Hersteller wollen an dieser Entwicklung teilhaben. Sie nutzen den großen chinesischen Markt als Testmarkt und die - bis auf wenige Ausnahmen - erzwungenen Joint-Ventures mit chinesischen Partnern, um an Informationen und Fördermittel heranzukommen:

- BMW kooperiert mit Brilliance, um 2013 einen plug-in-hybrid in China anzubieten,
- Daimler investiert in ein 50 : 50 Joint Venture mit BYD, entwickelt unter eigener Marke ein Elektroauto für den chinesischen Markt und errichtet ein gemeinsames Entwicklungszentrum für Elektrofahrzeuge in China,
- VW hat mit BYD ein „memorandum of understanding“ unterschrieben,

abgestimmt mit der Entwicklung der Elektromobilität in Deutschland, die auch hier mit Nachdruck betrieben wird. Nicht nur die Automobilhersteller, auch die deutschen Zulieferer stellen in China vermehrt Ingenieure ein. Sie entsprechen damit der verbreiteten Einschätzung, dass sich nur der in der neuen Technologie durchsetzt, der sich auf dem chinesischen Markt durchsetzt.

Die forcierte Entwicklung der Elektromobilität in China bedeutet für die Automobilindustrie weltweit eine sehr große Herausforderung, weil

- anders als in Industrieländern, wo nach dem Durchbruch der Elektromobilität (der bei einem Marktanteil von etwa 5 Prozent erwartet wird), die Forschungsgelder zunehmend in die neue Technologie umgelenkt werden und
- anders als in anderen Emerging Markets wie z.B. Brasilien, die sich zumindest mittelfristig auf die traditionelle (Verbrennungs)Technologie konzentrieren werden
- in China Hersteller wie Zulieferer vor und nach dem Durchbruch der Elektromobilität die alten und die neuen Technologien beidhändig managen müssen, d.h. lange Zeit gleichzeitig die Verbrennungstechnologien optimieren und die Elektrotechnologie innovativ vorantreiben werden. Optimierung (Effizienzorientierung) und Innovation (Flexibilitätsorientierung) folgen allerdings divergierenden Managementlogiken. Die gleichzeitige Verfolgung verursacht Abstimmungskosten der Beidhändigkeit (Ambidextrie) und verlangt ein konsequentes beidhändiges Management.

Um den Weg in die Elektromobilität zu gehen, muss auch in China nicht nur das Problem der Technologie und der Elektrizitätserzeugung gelöst werden, sondern der Übergang konsequent beidhändig gemanagt werden. Sonst kommt die Automobilindustrie dort selbst mit massiver staatlicher Unterstützung nicht aus dem Stadium der Ankündigungen und der Concept Cars hinaus.

Haben Sie Anmerkungen zu diesem Kommentar?

info@cama-automotive.de – wir antworten umgehend!