

Chart of the Week

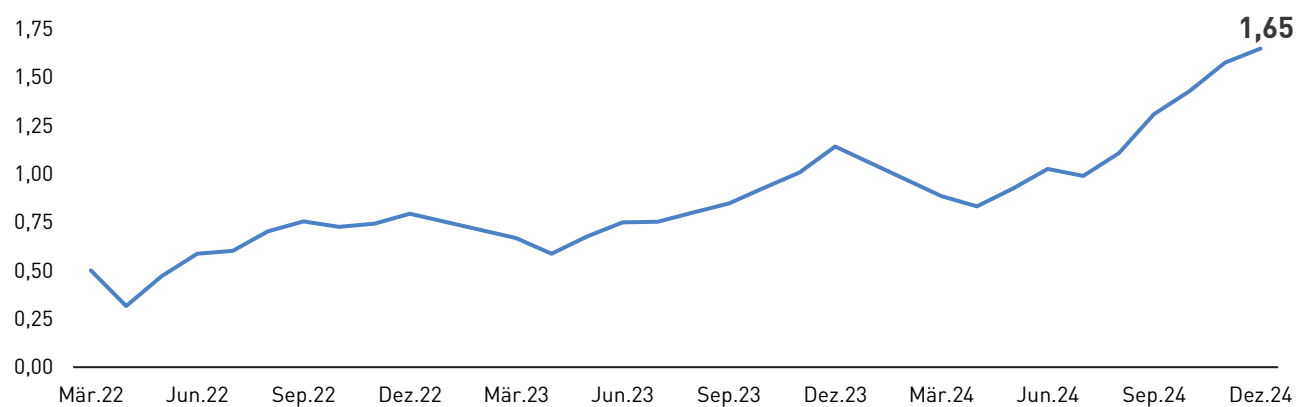
Chinas E-Auto-Boom

Gezielte Industriepolitik führt zu Rekordproduktion

Neue Daten des chinesischen Statistikamtes zeigen, dass die monatliche Produktion von E-Autos und Plug-in-Hybriden in China im Dezember einen neuen Rekordwert von 1,65 Millionen Fahrzeugen erreicht hat – das ist ein Anstieg von 43 % gegenüber dem Vorjahreszeitraum. Mittlerweile machen E-Autos und Plug-in-Hybride etwa die Hälfte der gesamten chinesischen Fahrzeugproduktion aus. Während China im Jahr 2020 noch kein Nettoexporteur von Autos war, exportierte das Land in den letzten 12 Monaten bis September 2024 rund 5 Millionen Fahrzeuge mehr als es importierte. Zum Vergleich: Deutschland verzeichnete im selben Zeitraum einen Überschuss von 1,2 Millionen Fahrzeugen.

China: E-Auto- und Plug-in-Hybrid-Produktion wächst im Dezember um 43 % gegenüber Vorjahr

Monatliche Produktion von E-Autos und Plug-in-Hybriden in China, in Mio. Einheiten



Quelle: Staatliches Amt für Statistik der Volksrepublik China.

Chinas Erfolg bei der Produktion von E-Autos basiert auf einer bewährten industriepolitischen Strategie, die bereits in Branchen wie der Photovoltaik oder der Halbleiterindustrie nationale Champions hervorgebracht hat. Ein wichtiges Element bildet dabei der Wettbewerb zwischen den Provinzen des Landes. Lokale Regierungen unterstützen ortsansässige Unternehmen über alle Wertschöpfungsstufen hinweg und fördern dadurch ein rasantes Kapazitätswachstum – oft losgelöst von der tatsächlichen Binnennachfrage. Die Folgen sind ein Überangebot und teils hohe Verluste durch schrumpfende Margen. In der Vergangenheit schieden unprofitable Unternehmen nach der unmittelbaren Hochlaufphase wieder aus dem Markt aus. Seit dem Platzen der Immobilienblase und der politischen Festlegung auf Solarpaneele, Batterien und Elektroautos als zentrale Wachstumsmotoren kommt es jedoch vermehrt zu Interventionen seitens der Provinzregierungen: angeschlagene Unternehmen werden gestützt, der Wettbewerb zusätzlich verzerrt. Aufgrund der zu geringen Binnennachfrage drängen chinesische Produzent:innen verstärkt auf internationale Märkte, darunter die EU. Die europäischen Automobilhersteller:innen spüren die Folgen mehrfach: Sie werden aus China verdrängt, es kommt zu einer Verschärfung des Wettbewerbs auf dem EU-Binnenmarkt und es folgen Verluste auch auf Exportmärkten. Für China ergeben sich ebenfalls erhebliche ökonomische Konsequenzen, darunter eine zunehmende Verschuldung auf Unternehmens- und Provinzebene, ein schwaches Produktivitätswachstum sowie immer mehr Gegenreaktionen von Handelspartner:innen.

FAZIT: Das gegenwärtige chinesische Wachstumsmodell weist erhebliche langfristige Risiken auf – sowohl für China selbst als auch die gesamte Weltwirtschaft. Ein Umsteuern in Richtung einer stärkeren Binnennachfrage und gesünderen Unternehmensstruktur, wie von internationalen Institutionen gefordert, würde die Lage deutlich verbessern. Aufgrund der massiven Herausforderungen, mit denen sich die europäische Industrie derzeit konfrontiert sieht, ist aber auch zügiges Handeln seitens der EU gefragt: Ohne eine eigene, an den Stärken des EU-Binnenmarktes ausgerichtete Industriestrategie und eine offene und aktive Handelspolitik lässt sich der Wettbewerbsbenachteiligung der heimischen Industrie unter den aktuellen Bedingungen nicht beikommen.



Weitere
Publikationen
finden Sie auf
unserer Website!

Medieninhaber/Herausgeber:
Wirtschaftskammer Österreich
Abteilung für Wirtschaftspolitik
Wiedner Hauptstraße 63, 1045 Wien
wp@wko.at, wko.at/wp, Tel: +43 5 90 900 | 4401

Abteilungsleitung:
MMag. Claudia Huber

Chefredaktion:
Thomas Eibl

Autor/Ansprechpartner:
Peter Obinger,
peter.obinger@wko.at
Tel: +43 5 90 900 | 4252
28. Jänner 2025