

## **Rückzug aus dem größten Automarkt der Welt hat begonnen**

Die Rückkehr von GM und anderen westlichen Automobilherstellern aus dem größten Automarkt der Welt hat begonnen. Herausforderungen durch lokale Hersteller und den Wechsel zu Elektrofahrzeugen setzen ihnen zu.

Es ist noch nicht lange her, da war China der bei weitem größte und profitabelste Markt für General Motors (GM). Während das Unternehmen in Nordamerika und Europa massive Verluste erlitten hat und sich dem Bankrott näherte, ermöglichten die Verkaufs- und Gewinnzahlen in China, dass das Unternehmen weiter bestehen konnte.

### **Die aktuelle Situation von GM in China**

Heute sieht die Situation jedoch ganz anders aus. GM erzielt Rekordgewinne im Heimatmarkt, verliert jedoch in China so viel Geld, dass Fragen zum Fortbestehen in diesem Markt aufkommen. Chinesische Automobilhersteller haben ihren Binnenmarkt mit genau den Elektrofahrzeugen geflutet, die bei chinesischen Käufern begehrt sind und von amerikanischen Herstellern einst ignoriert wurden.

### **Rückgänge und finanzielle Verluste**

Für ausländische Automobilhersteller in China hat dies katastrophale Folgen. Die Verkaufszahlen von GM in China sind in den ersten neun Monaten des Jahres um 19 % gefallen, und das Unternehmen hat in derselben Zeit 347 Millionen US-Dollar mit seinen Joint Ventures in China verloren. Anfang dieses

Monats wurde bekannt gegeben, dass der **Nettogewinn um mehr als 5 Milliarden US-Dollar** aufgrund der Probleme in China gesenkt wird.

## **Neuausrichtung und Herausforderungen für ausländische Hersteller**

Etwa die Hälfte dieser Summe spiegelt die Kosten für eine Umstrukturierung wider – wahrscheinlich mit dem Ziel, die Operationen vor Ort zu verkleinern. Die andere Hälfte ist das Resultat, dass der Wert der chinesischen Aktivitäten unter den aktuellen wirtschaftlichen Bedingungen nicht mehr gerechtfertigt ist. Jeff Schuster, globaler Vizepräsident für Automobilforschung bei GlobalData, stellte fest: „Man kann 15 oder 20 Jahre zurückblicken, als die China-Operationen von GM als Lebensretter dienten. Das ist jetzt definitiv nicht mehr der Fall. Es ist ein Geldgrab.“

## **Die Situation für andere westliche Automobilhersteller**

GM hat zwar noch keine Einzelheiten zu seiner Neuausrichtung in China bekannt gegeben, jedoch erläuterten Schuster und andere Experten, dass die meisten westlichen Automobilhersteller, einschließlich GM, darüber nachdenken, wie lange sie im größten Automarkt der Welt bleiben können. GM-CEO Mary Barra sagte im Oktober zu Investoren, dass die westlichen Automobilhersteller in China mit „einer sehr herausfordernden Umgebung“ konfrontiert sind, ist jedoch überzeugt, dass GM die Wende schaffen kann. Andere sind sich nicht so sicher.

„Es gab goldene Jahre für GM in China, aber diese sind vorbei, und sie werden nie eine Comeback-Geschichte haben“, sagte Michael Dunne, ein Branchenberater, der seit den 1990er Jahren in die Bemühungen westlicher Hersteller in China involviert ist, einschließlich dem Markteintritt von GM.

# **Marktwandel und Fortschritt der chinesischen Marken**

Einige westliche Automobilhersteller, die Ende der 1990er und Anfang der 2000er Jahre hastig Fahrzeuge in China bauen und verkaufen wollten, kämpfen derzeit ebenfalls. Chinesische Verbraucher, die einst westliche Marken bevorzugten, sehen nun in chinesischen Marken ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis. Diese neue Vorliebe wird maßgeblich durch die Politik und Anreize der chinesischen Regierung vorangetrieben, die einen Wechsel von herkömmlichen Autos mit Benzinmotoren zu Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden fördern.

Laut Daten der China Passenger Car Association verkaufen chinesische Automobilhersteller etwa 70 % der Fahrzeuge im Land. Noch vor fünf Jahren hatten sie nur 38 % des Marktes, während ausländische Marken den Rest einnahmen.

## **Die Herausforderungen der Joint Ventures**

Als GM in den chinesischen Markt eintrat, war die Partnerschaft mit chinesischen Herstellern, die mindestens 50 % am Joint Venture halten mussten, eine Grundvoraussetzung. Dunne sieht jedoch wenig Chancen, dass GM seine Zusammenarbeit mit SAIC, die 2027 ausläuft, verlängern wird. Er geht davon aus, dass auch viele andere westliche Hersteller ihre Bemühungen einstellen werden.

Stellantis, der europäische Automobilhersteller, der Nordamerika Autos unter den Marken Jeep, Ram, Dodge und Chrysler produziert, sah sein Joint Venture zur Produktion von Jeeps in China im Jahr 2022 Insolvenz anmelden, nachdem es jahrelang Verluste geschrieben hatte. Ford gibt an, in China weiterhin profitabel zu sein, jedoch stammt der Großteil der Einnahmen aus Exporten in andere asiatische Märkte sowie nach Südamerika.

# Chinas Vormarsch zu Elektrofahrzeugen

Das größte Problem ist der kürzliche Übergang Chinas von herkömmlichen Benzinfahrzeugen zu Elektrofahrzeugen und Plug-in-Hybriden, die nun den Großteil des Marktes ausmachen. Landeseigene Richtlinien und Anreize haben Käufer in Richtung EVs gedrängt, wo sie bessere Autos und ein besseres Preis-Leistungs-Verhältnis bei chinesischen Marken fanden.

„Vor zehn Jahren entschieden Präsident Xi Jinping und die chinesischen Automobilhersteller: ‚Wir haben die globalen Hersteller in Bezug auf Verbrennungsmotorfahrzeuge verfolgt und holen nicht auf. Wir setzen vollständig auf Elektro‘“, berichtete Dunne. Westliche Automobilhersteller hingegen versuchten, an ihrem Kurs mit benzinbetriebenen Fahrzeugen festzuhalten. Jetzt – mit Ausnahme von Tesla, die eine Fabrik in Shanghai haben – hinken diese Unternehmen weit hinterher und kämpfen darum, mit den günstigeren Elektrofahrzeugen und Hybriden chinesischer Hersteller wie BYD Schritt zu halten.

## Fehlkalkulation der westlichen Hersteller

Es war ein massiver Fehlgriff der westlichen Hersteller, wie Bill Russo, Leiter der auf Automobilität spezialisierten Investmentberatung Automobility, feststellt. „Die ausländischen Marken haben es nicht priorisiert. Sie haben die Entwicklung nicht kommen sehen“, fügte er hinzu. Ein Großteil des Wandels im Markt habe sich während 2020 und Anfang 2021 vollzogen. Die Covid-19-Pandemie erschwerte es den Top-Managern westlicher Hersteller, nach China zu reisen, was es ihnen erleichterte, die Erschütterungen im Markt zu verpassen.

Außerdem haben alle westlichen Automobilhersteller mittlerweile Pläne angekündigt, mehr Elektroautos zu verkaufen, allerdings werden sie noch mindestens die nächsten zehn Jahre benzinbetriebene Fahrzeuge anbieten. Und sie verlieren nach wie vor Geld bei der E-Auto-Produktion, während chinesische Konkurrenten Marktanteile gewinnen.

# Die Zukunft der westlichen Automobilhersteller in China

„Sie dachten, sie hätten mehr Zeit, als sie tatsächlich hatten“, sagte Russo. Es wäre ein weiterer großer Fehler für westliche Hersteller, China aufzugeben, nur weil sie jetzt nicht wettbewerbsfähig sind. Selbst wenn die kommende Trump-Administration Regeln und **Anreize für US-EV-Käufer zurückfahren**, müssen amerikanische Automobilhersteller – abgesehen von Tesla – weiterhin strengen Emissionsstandards und Vorschriften für benzinbetriebene Fahrzeuge anderswo entsprechen. Sie werden lernen müssen, wie sie in Zukunft mit chinesischen Herstellern und deren erschwinglichen EVs konkurrieren können.

„China nicht zu bedienen, wäre katastrophal für jedes Automobilunternehmen“, so Russo. „Aber unterschätzen Sie niemals die Fähigkeit eines Unternehmens, kurzfristige Rentabilität über langfristige Lebensfähigkeit zu priorisieren.“

CNNs Hassan Tayir hat zu diesem Bericht beigetragen.

Details

**Besuchen Sie uns auf: [die-nachrichten.at](http://die-nachrichten.at)**