

Velký skok pro Čínu. Stala se největším vývozcem aut na světě, její automobilky se chystají spolknout Evropu

- CZ24 News | 31. května 2023

ČÍNA/EU: Zatímco skupina zemí G7 na nedávném setkání v Japonsku strávila čas voláním po odklonu od čínských dodavatelských řetězců, Peking odpověděl novou drtivou statistikou, která znamená další “velký skok” čínského hospodářství. Čína v prvních třech měsících roku 2023 překonala Japonsko a stala se největším světovým vývozcem automobilů. Mezitím evropské automobilky jen sledují, kam se čínský automobilový průmysl během covidu kvalitativně i cenově posunul a jak se čínské dotované automobilky chystají dobýt Evropu a marginalizovat zdejší evropskou produkci.

V době, kdy lídři G7 podepisovali své protičínské komuniké, statistiky investorům připomněly, že je příliš pozdě. Čína v prvních třech měsících roku 2023 [předběhla](#) Japonsko a stala se největším světovým vývozcem automobilů. Za leden až březen zvýšila export automobilů meziročně o 58 % na 1,07 milionu vozů. Toto číslo odsouvá Japonsko s 954 185 vozy na druhé místo, přestože ve stejném období zvýšilo svou výrobu o více než 6 procent. Německo, které se dříve drželo na druhém místě ve vývozu osobních aut, Čína předstihla loni, a nyní je třetí.

Nárůst výroby vozidel v Číně je celkově způsoben zvýšenou celosvětovou poptávkou po nových energetických vozidlech (NEV), protože západní i asijské země přijímají legislativu omezující vozidla se spalovacími motory. Čína má dobrou pozici k uspokojení poptávky.

Čínská asociace výrobců automobilů poznamenala, že nárůst je částečně způsoben dodávkami do Ruska. Podle [listu](#) Asie Times je to štiplavá připomínka, že globální sankce vůči Moskvě kvůli válce na Ukrajině se ukázaly být více ementálem, než si za americkým prezidentem Joe Bidenem sjednocené země představovaly. Zatímco tedy automobilky jako Volkswagen a Toyota se po ruské invazi na Ukrajinu stáhly z Ruska, čínské automobilky Great Wall, Chery a Geely okamžitě uspokojují novou ruskou poptávku.

Šok zažily západní automobilky už v dubnu na autosalonu v Šanghaji, který se konal poprvé od začátku epidemie covidu, když zjistily, kam se kvalitou a kvantitou za několik málo let čínský automobilový průmysl posunul, spíše odskočil. Současně Volkswagen [zjistil](#), že ztratil své prvenství na největším světovém automobilovém trhu, v Číně. Tam VW [dominoval](#) od 80. let. Nový lídr trhu se jmenuje [BYD](#). Tato čínská automobilka vytlačila také na tamním trhu Teslu v prodeji elektromobilů. Tesla už dvakrát výrazně letos v Číně snížila cenu, ale boj začíná být značně nerovný. Dotované čínské automobilky totiž zaútočily velmi zoztra. Například nová jednička v Číně BYD začala [nabízet](#) jeden ze svých elektromobilů Seagull za cenu pod 11 tisíc dolarů, což je třetinová cena srovnatelných západních elektrovozů.

V mohutných dotacích do automobilového průmyslu a exportu bude Peking dál pokračovat, jak uvedl ve čtvrtek čínský [list](#) Global Times. “Čína přijme další opatření na podporu vývozu vozidel, oznámilo ve čtvrtek čínské ministerstvo obchodu a zdůraznilo, že tato opatření zahrnují posílení kvality vozidel a povzbuzení výrobců automobilů ke spolupráci s domácími a zahraničními finančními institucemi při nabízení finančních produktů.”

Deník Handelsblatt po skončení autosalonu v Šanghaji poznamenal, že vyhlídky německých výrobců

automobilů v Číně jsou stále temnější. I když němečtí subdodavatelé si na tamním trhu stále svou pozici drží, resp. i posilují.

Nové postavení čínského automobilového průmyslu ve světě podporuje i ta skutečnost, že dominantním světovým producentem baterií do elektromobilů je čínská společnost CATL, která přitom zaujímá skoro 40 procentní podíl na trhu. Číňané přitom ovládají celý výrobní řetězec akumulátorů, včetně produkce a zpracování strategických nerostných surovin. V březnu CATL oznámil, že začal se sériovou výrobou nové generace baterií CTP 3.0 (cell-to-pack) s energetickou hustotou 255 Wh/kg, což by mělo znamenat podstatné zlevnění baterií. Automobilka Geely tento měsíc pak [informovala](#), že do svých vozů Zeekr začala montovat nové baterie CATL Qilin, které umožňují dojezd na jedno nabití přes 1000 kilometrů.

Pozicí evropských automobilek se chystají Číňané otrást i na starém kontinentu. Už teď je podle francouzského ekonomického [deníku](#) Les Echos vývoj evropských registrací vozů vyrobených v Číně alarmující, i když se jedná zatím o malý objem. MG, značka skupiny SAIC, prodala v dubnu v Evropě 15 000 vozů, což je ale dvojnásobek než před rokem. Export čínských vozů by měl být však jen doplněk, Peking chce přenést výrobu svých aut přímo Evropy a zahájit tak masivní expanzi. První velkou fabriku se tu chystá postavit právě nový gigant BYD. Jak píše Les Echos půjde přitom o jednu z největších očekávaných investic v příštích letech v Evropě v automobilovém sektoru. Ve hře jsou Španělsko, Německo a také Francie. "Diskuse s BYD pokračují," potvrdil [deníku](#) Les Echos zdroj z ministerstva hospodářství.

Všechno tak nasvědčuje, že západní a evropský automobilový průmysl si začíná uvědomovat tvrdou realitu, že přestává na Číňany s vývojem a produkcí aut stačit. "Přizpůsobte se a rychle," vyzývá deník Les Echos evropské výrobce aut.

[ZDROJ](#)