

Kiss Károly: Gondban a kínai VW

(Spiegel-cikk ismertetése)¹

A VW-nek két közös vállalata van Kínában – az egyik Urumcsiban, a SAIC-kal, a másik a FAW-val Sanghajban. (Mindkettő nagy állami vállalat.) Ezek korábban óriási nyereséget termeltek a VW számára, 2014-2016-ban több, mint évi 5 milliárd eurót. (Összevetésül: 2022-ben a cég összes nyeresége 22,5 md euró volt.)² Azóta ez fokozatosan csökken, 2023-ban 2,6 md volt, 2024-ben pedig becslések szerint 2 md alá esik..

2023-ban a hazai BYD mögött a VW még a második legnagyobb autógyártó volt 10 százalékos részesedéssel (a robbanómotoros járművek gyártásában elfoglalt magas részaránya miatt), de az elektromos autók piacán már csak 3 százalékos az aránya. Megelőzi a BYD, a Tesla, az Alon, a Wuling és a Nio.

A VW a 'nyolcvanas évektől kezdve igen jól kihasználta a kínai piaci lehetőségeket, a feltörekvő helyi középosztály növekvő vásárlóerejére alapozva fejlesztette ottani beruházásait. 39 gyárat működtetett 90 ezer alkalmazottal. A Kínában gyártott autóinak száma 2016 és 2019 között tetőzött (elérte, ill. meghaladta az évi 4 millió darabot), azóta csökken. A visszaesés oka nyilvánvalóan az, hogy a VW lemarad a BYD-hez képest az elektromos autók gyártásában és nem tudja tartani az árversenyt. Ebben közrejátszik, hogy a BYD hatalmas állami támogatást kap (2022-ben több, mint 2 milliárd eurónak megfelelőt), továbbá, hogy a kínai fejlesztési stratégia előrelátóan már a 'kilencvenes évektől kezdve nagymértékben fejlesztette az elektromos autók „szívét”, az akkumulátorok gyártását és biztosította az azokhoz szükséges nyersanyagokat. A versenyt nem csak a VW nem tudja tartani, a dél-koreai Hyundai és a japán Nissan és Honda is leépítésre, bezárásokra kényszerül. A VW számára azonban a kínai gyártás és piac létkérdés, a visszavonulás elképzelhetetlen.

Göd, 2024. május 2.

¹ Der Spiegel Nr. 14 / 20. 4. 2024: In der China-Falle. Christoph Giesen et al.

² Az internet alapján.