Blogi

Kiina kilpailee globaaleista uuden teknologian automarkkinoista

Kiinan talous | 16.06.2020 | Seija Parviainen

KIRJOITTAJA



Seija Parviainen
Vanhempi ekonomisti

Kiina on maailman suurin autojen valmistus- ja markkina-alue.

Onko autoteollisuudesta tulossa rakettitiedettä! Tämä tulee mieleen seuratessa autoalan kiivasta teknologista kehitystä sekä Teslan toimitusjohtajan ja SpaceX-yhtiön perustajan Elon Muskin kunnianhimoisia tempauksia – kuten sähköauton lähettäminen avaruuteen jo helmikuussa 2018. Nyt alan suurin mielenkiinto suuntautuu itseohjautuviin ja 5G-verkon avulla Internetiin kytkeytyviin ajoneuvoihin, joiden tuotannossa ja käyttöönotossa Kiina haluaa olla eturintamassa. Tällä kaikella on merkitystä paitsi Kiinan ja koko globaalin autoteollisuuden elpymisen, myös raaka-ainemarkkinoiden, tuotantoketjujen ja ilmastotavoitteiden kannalta.

Covid-19-epidemian vuoksi sekä autojen tuotanto että myynti supistuivat Kiinassa tammi-helmikuun aikana noin 80 % vuodentakaiseen verrattuna. Maaliskuussa ihmisten liikkumiseen ja yritysten toimintaan liittyviä rajoituksia ryhdyttiin purkamaan, ja autoteollisuus alkoi elpyä nopeasti. Toukokuussa henkilöautojen tuotanto oli jo 11 % ja myynti 7 % vuodentakaista korkeammalla tasolla. Etenkin merkittävä hyppäys raskaiden hyötyajoneuvojen kysynnässä on kasvattanut koko automyyntiä 15 % viime vuoden toukokuuhun verrattuna. Huhti- ja toukokuussa nähdyt vuosikasvut olivat ensimmäisiä lähes kahteen vuoteen, sillä Kiinan autoala oli vaikeuksissa jo tovin ennen covid-19-epidemian puhkeamista talouskasvun hidastumisen ja heikon kysynnän vuoksi. Kiinan autovalmistajien järjestön (China Association of Automobile Manufacturers, CAAM) mukaan koko tämän vuoden automyynti Kiinan kotimarkkinoilla tulee jäämään 15–25 % pienemmäksi kuin edellisenä vuonna.

Vaikka suuri osa autokannasta on vielä vuosia niin Kiinassa kuin muuallakin perinteisiä polttomoottoriajoneuvoja, vaikuttaa meneillään oleva tekninen kehitys päätöksiin jo monin

tavoin. Kiina painottaa koronaelvytyksessään investointeja erityisesti ns. uuteen infrastruktuuriin kuten sähköautojen latausasemien määrän kasvattamiseen, 5G-verkon kiirehtimiseen ja laajentamiseen sekä suurten datakeskusten rakentamiseen. Kulutuksen elvyttämisessä suositaan erityisesti sähköautojen hankkimista mm. ostotukien avulla. Tukea on viime vuosina välillä lisätty ja välillä myös vähennetty alan omaehtoisen kehityksen edistämiseksi. Viime vuonna tukea supistettiin ja sähköautojen myynti väheni 2 % edellisestä vuodesta. Tänä vuonna päättymässä ollutta sähköautojen ostotukea päätettiin jatkaa vuoteen 2023 asti, mutta sen saamisen ehtoja tiukennettiin. Tukea annetaan korkeintaan 300 000 juania (runsaat 40 000 euroa) maksaviin sähköautoihin, joiden akut riittävät vähintään 300 kilometrin ajoon ilman lataamista (aiemman 250 km vaatimuksen sijaan). Jos autoon voi vaihtaa akun kesken matkan lataamisen sijaan, ei tuen saamiselle ole hintarajaa. Näin pyritään kannustamaan tuotekehitystä.

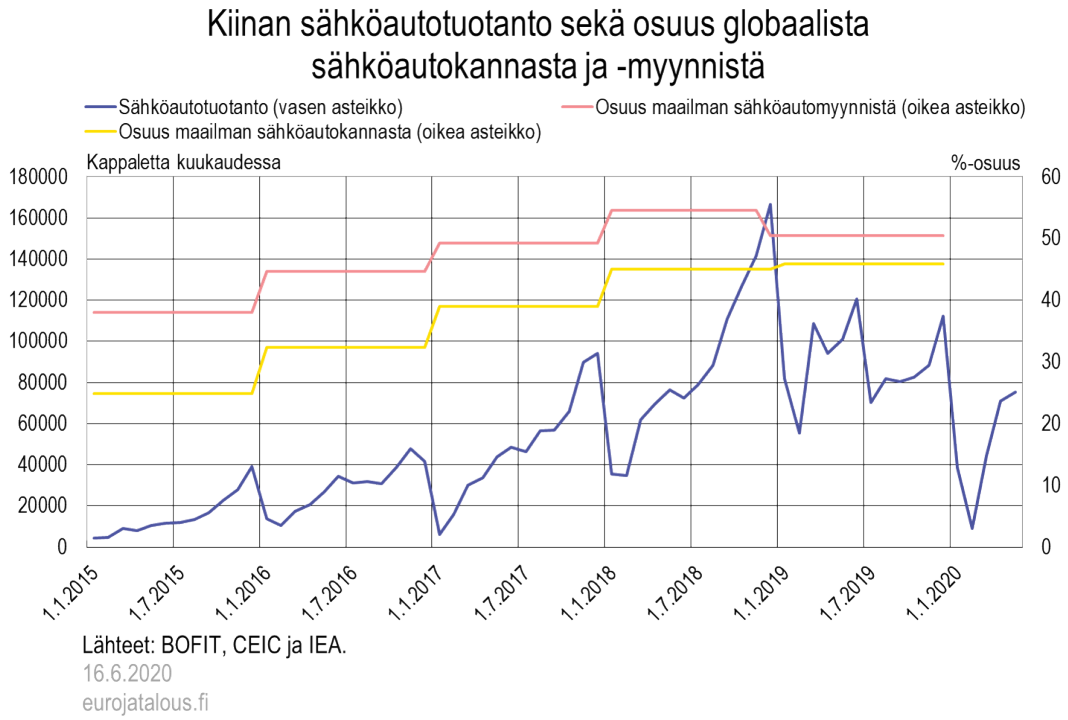
Kiina on maailman suurin autojen valmistus- ja markkina-alue. Noin 46 % maailman sähköautokannasta oli viime vuonna Kiinassa. Sen vuoksi kaikki suuret autovalmistajat haluavat olla siellä mukana. Pitkään tämä oli ulkomaalaisille mahdollista vain muodostamalla yhteisyrityksiä kiinalaisten autovalmistajien kanssa. Sillä haluttiin suojella kotimaista tuotantoa sekä toisaalta hankkia omille yrityksille alan tietotaitoa. Ulkomaisten autovalmistajien omistusrajoituksia on kuitenkin vähitellen lievennetty, ja esimerkiksi Tesla on hyödyntänyt tätä rakentamalla Shanghain lähelle oman uuden sähköautotehtaan. Tehdas avattiin viime syksynä. Maahan tulee nyt kiivaaseen tahtiin myös muita alan toimijoita ulkomailta, ja maassa jo olevat niin ulkomaiset kuin kiinalaiset yritykset julkistavat tiheään tahtiin uusia sähköautomalleja. Näistä mainittakoon ArcFox, joka on BAIC-konserniin kuuluva sähköautojen tuotemerkki. Kiina onkin jo maailman suurin toimija myös sähköautojen tuotannossa. Kiinalaisten automerkkien laatu ei ole vielä toistaiseksi riittänyt menestykseen länsimaiden automarkkinoilla, ja Kiinan viennistä kulkuneuvojen osuus on vain runsaat 5 %. Myös kotimarkkinoilla parhaiten ovat menestyneet ulkomaiset merkit, jotka kattavat noin 60 % myynnistä. Sähköautojen myötä Kiina pyrkii kuitenkin valtaamaan myös autoalan vientimarkkinoita. Tämä tavoite oli mukana jo vuonna 2015 julkistetussa Made in China 2025 -ohjelmassa.

Covid-19-kriisin seurauksena monilla autovalmistajilla on ollut vaikeuksia osien ja raaka-aineiden saatavuudessa, kun alan tuotantolaitoksia on jouduttu sulkemaan ympäri maailmaa ja myös kuljetukset ovat häiriintyneet. Monien autovalmistajien uskotaankin nyt tarkastelevan tuotantoketjuja sillä silmällä, miten ne toimivat jatkossa mahdollisimman häiriöttömästi kriisitilanteissakin. Sähköautojen akuissa käytettävien raaka-aineiden saatavuus huolestuttaa myös sen vuoksi, että osa niistä on harvinaisia maametalleja (esimerkkeinä Suomesta löytyvät litium ja koboltti). Nikkelin kysynnän ennustetaan kasvavan jopa 16-kertaiseksi vuoteen 2030 mennessä. Monet sähköautojen valmistajat ovatkin kiinnostuneet investoinneista kaivosteollisuuteen akkumetallien saatavuuden varmistamiseksi. Litiumille ja koboltille etsitään

jatkuvasti myös korvaavia vaihtoehtoja. Muun muassa Tesla pyrkii kehittämään akkuja, jotka toimivat vähäisellä koboltin määrällä tai jopa ilman sitä.

Sähköautojen yleistyminen tulee näkymään raaka-ainemarkkinoilla myös öljyn kysynnässä. Sähköautojen yleistyminen luonnollisesti laskee öljyn hintaa, mutta vaikutusta on myös toiseen suuntaan. Kun öljyn hinta on alhaalla, se heikentää kiinnostusta sähköautoihin – kuten kävi viime vuonna. Vuonna 2017 viralliseksi tavoitteeksi asetettiin, että Kiinan automyynnistä olisi vuonna 2025 jo 20 % sähköautoja. Nykyinen osuus on noin 5 %. Ilmastovaikutusten kannalta keskeistä on se, millä sähkö tuotetaan. Kiinan sähköntuotannosta kivihiilen osuus on edelleen noin kaksi kolmasosaa, joten pikaista apua Kiinan sähköautoista ei ilmastonmuutokseen ole odotettavissa.

Kuvio 1.



Asiasanat

autoteollisuus, BOFIT, Kiina, korona, sähköautot, teknologia