



Electrifying China

Voor de automobielindustrie is China al jaren het land van melk en honing. Want in de grootste automarkt ter wereld leek aan de double digit groei geen einde te komen. En het zijn vooral de Europese producenten die in China vermogens verdienden en met de revenuen hun positie op de wereldmarkt hebben versterkt. Alleen is tijdens de economische crisis het aantal auto-producenten in de westerse wereld flink gesaneerd. Ook in Japan en Korea vonden herstructureringen plaats, terwijl in China nu meer dan honderd autoproducenten actief zijn. De gevolgen van de aanhoudende economische groei zijn in China goed merkbaar. Positief is de toename van koopkracht bij een deel van de middenklasse en de investeringen in de infrastructuur. De keerzijde is de enorme luchtvervuiling en verkeerscongestie in de grote steden. De overheid heeft dit probleem onderkend en is naarstig op zoek naar oplossingen. Onlangs is al een wet aangenomen die autofabrikanten verplicht dat in 2019 maar liefst 8 procent van de door hen geleverde auto's elektrisch moeten zijn - een percentage dat jaarlijks met 2 procentpunt wordt verhoogd. Naast het verbeteren van de luchtkwaliteit wil China onafhankelijker worden van de import van ruwe olie, want de vraag overtreft de eigen productie. Bovendien zitten achter het plan van de overheid om het milieu te beschermen ook protectionistische overwegingen: de eigen auto-industrie loopt achter met de ontwikkeling van conventionele hybride automobielen met een combinatie van verbrandings- en elektromotoren. China heeft een volumevoorsprong als het gaat om puur elektrisch aangedreven auto's en wil hiermee op korte termijn de wereld domineren. In 2020 denkt het land 4 miljoen elektrische auto's te produceren. Om dit te realiseren heeft China zich verzekerd van de helft van alle beschikbare kobalt op aarde - cruciaal voor de productie van accu's. De westerse automobielindustrie is wakker geschrokken en de ontwikkeling van elektrische auto's heeft inmiddels prioriteit. Voorlopig domineren conventionele hybride auto's de wereldmarkt nog. Maar de opmars van de emissieloze voertuigen is niet meer te stuiten. Als de Europeanen nu geen haast maken met de (aan Battery EV's in elk opzicht superieure) waterstofhybride technologie, gaan de Chinezen de race winnen met een meer dan 100 jaar oude uitvinding: elektrische auto's op batterijen.

31

China heeft de helft van de mondiale kobaltproductie in handen.

ARJEN DE JONG, VOORMALIG CEO BMW GROUP NEDERLAND,
SENIOR ADVISOR BOYDEN GLOBAL EXECUTIVE SEARCH,
ARJENWDEJONG@GMAIL.COM