



China – Report

August 2023

1) Volkswagen arbeitet mit E-Autohersteller XPeng an Software für VW-Autos

Volkswagen arbeitet künftig mit dem chinesischen EV-Start-up XPeng und dem bisherigen Joint Venture-Partner SAIC zusammen, um neue Modelle für den chinesischen Markt zu entwickeln. Mit XPeng möchte man zunächst zwei neue Modelle entwickeln, die auf das Mittelklasse-Segment abzielen. Die Fahrzeuge sollen das VW-Logo tragen aber XPeng Know-how für Software und autonomes Fahren beinhalten. Die Nachrichtenagentur Reuters bezeichnete die Nachricht als Sieg für das chinesische EV-Startup, das erst weniger als ein Jahrzehnt alt ist.

Die neuen Modelle, die ab 2026 eingeführt werden sollen, werden eine Lücke in der Produktpalette von Volkswagen in China füllen, denn der Markt für Elektrofahrzeuge ist weitaus schneller als erwartet gewachsen.

Der China-Chef von Volkswagen, Ralf Brandstaetter, kritisierte kürzlich den chinesischen Markt für Elektroautos, Plug-in-Hybride und Brennstoffzellenfahrzeuge als überfüllt und ohne langfristige Strategie. **Der Autohersteller sagte, er werde rund 700 Millionen US-Dollar in XPeng investieren und einen Anteil von 4,99% an dem Unternehmen kaufen.**

Brandstaetter hatte bereits vor längerer Zeit angekündigt, dass die China-Strategie von Volkswagen im Elektrosegment auf der Zusammenarbeit mit lokalen Akteuren beruht. Für XPeng, einen der kleineren Akteure im EV-Sektor Chinas, bietet die Partnerschaft Synergien in der Lieferkette sowie einen Schub für seine Plattform und Technologie, teilte Daniel Roeska von Bernstein Research in einem Hinweis mit. Volkswagen kündigte auch Pläne für eine weitere Zusammenarbeit zwischen seiner Tochtergesellschaft Audi und dem chinesischen SAIC an, damit auch die Premium-Marke des Konzerns auf dem chinesischen Markt für Elektrofahrzeuge aufholt.

2) Chinas Inlandstourismus könnte bis Jahresende 90 Prozent des Vor-Covid-Stands erreichen

Der inländische Tourismusmarkt Chinas [erholt sich schnell](#). Nach Einschätzung des chinesischen Ministeriums für Kultur und Tourismus wird er im Gesamtjahr 2023 nahezu 90 Prozent des Vor-Covid-Niveaus erreichen. Damit werden die Einbrüche durch die Covid-Einschränkungen endgültig überwunden sein.

Insgesamt 5,5 Milliarden Reisen innerhalb Chinas werden die Bürger des Landes bis Jahresende unternommen haben, prognostiziert die China Tourism Academy. Der Umsatz wird auf 5 Billionen Yuan geschätzt, was circa 80 Prozent des Vor-Covid-Umsatzes entspricht.

Zhang Yang, Wissenschaftler der China Tourism Academy, meint, dass die Bürger Chinas wieder gern reisen. Insbesondere an Feiertagen wie dem Tag der Arbeit oder dem Drachenbootfest habe die Zahl der Reisen in diesem Jahr bereits weit über 2019, also noch vor Beginn der Pandemie, gelegen. Allerdings würden sich die Ausgaben der Reisenden weniger dynamisch als die reine Zahl der Reisen entwickeln, sagte Zhang während der Präsentation der aktuellen Studie.



China – Report

August 2023

Die größten Steigerungen des Tourismusmarktes sind bei Inlandsreisen zu verzeichnen. Doch auch bei den Auslandsreisen sind wieder mehr Buchungen zu beobachten. Hier sind es vor allem Destinationen im nahen Umfeld von Festlandchina, die gefragt sind. Mit 50,9 Prozent zieht Macao den Löwenanteil der Touristen vom Festland an, gefolgt von Hongkong mit 26,7 Prozent. An dritter Stelle liegt dann Thailand mit 3,3 Prozent. Das weiterhin relativ eingeschränkte Angebot an internationalen Flügen und die teilweise bestehenden Einreisehürden scheinen chinesische Bürger von Fernreisen abzuhalten.

3) TSMC baut Fabrik in Dresden

Der Vorstand der Taiwan Semiconductor Manufacturing Co. (TSMC) hat Anfang August eine Investition von bis zu 3,499 Milliarden Euro (3,834 Milliarden US-Dollar) im Rahmen eines Joint Ventures zum Bau einer Halbleiterfabrik in Dresden genehmigt.

Das Projekt mit dem Namen European Semiconductor Manufacturing Co. wird zu 70 Prozent im Besitz von TSMC sein, während die Investitionspartner Bosch, Infineon Technologies und NXP Semiconductors jeweils 10 Prozent der Anteile halten werden, sagte TSMC in einer Erklärung auf seiner Website. Medien berichteten, dass TSMC von der Bundesregierung 5 Milliarden Euro für den Bau des Werks erhalten werde, dass sich auf die Produktion von Industrie- und Automobilchips konzentrieren soll. In seiner Erklärung sagte TSMC lediglich, dass die Gesamtinvestitionen in das Projekt voraussichtlich mehr als 10 Milliarden Euro betragen werden, bestehend aus Eigenkapitalzuführung, Fremdfinanzierung und „starker“ Unterstützung durch die Europäische Union und die deutsche Regierung. Das geplante Dresdner Werk wird von TSMC betrieben und verfügt über eine monatliche Produktionskapazität von 40.000 300-mm-Wafern (12 Zoll), die auf der 28/22-Nanometer-Planar-CMOS- und 16/12-nm-FinFET-Prozesstechnologie des Unternehmens hergestellt werden. TSMC wolle in der zweiten Hälfte des Jahres 2024 mit dem Bau des Werks beginnen und dort bis Ende 2027 mit der Produktion starten, heißt es in der Erklärung.

Die Bundesregierung versucht Chiphersteller auch aus den USA anzuwerben. Zuletzt ist ihr dies durch die Investition von Intel in ein Werk bei Magdeburg gelungen. Der Bund will Intel mit rund zehn Milliarden Euro fördern, der US-Konzern verspricht im Gegenzug 3.000 Arbeitsplätze zu schaffen. Vorrangiger Grund der Investitionen ist allerdings, dass Deutschland in der Chip-Produktion unabhängiger vom Weltmarkt werden möchte.

4) Analyse: Chinas Eisenerz-Gigant ein Jahr nach seiner Gründung

Vor einem Jahr entstand auf Initiative der Zentralregierung in Peking mit der China Mineral Resources Group Chinas führender Eisenerzhändler. Unter ihrem Dach wurden alle Eisenerzkäufe der zwanzig größten Stahlproduzenten Chinas vereint. Ziel war es, die Einkaufsmacht zu bündeln und gegenüber den Lieferanten im Ausland eine bessere Verhandlungspositionen zu gewinnen. In einer Analyse fragt die Zeitung Caixin Global nun: [Welche Resultate hat das Unternehmen nach einem Jahr vorzuweisen?](#)



China – Report

August 2023

Ausgangslage für die Gründung der China Mineral Resources Group war Chinas riesiger Hunger nach Eisenerz. Zwar produziert China die Hälfte des weltweiten Stahls, doch verfügt das Land nicht annähernd über genügend eigenes Eisenerz. Seit 2015 machten Importe deshalb mehr als 80 Prozent des Eisenerzverbrauchs der chinesischen Stahlindustrie aus.

Seit ihrer Gründung handelt die China Mineral Resources Group nun für einige der größten Stahlproduzenten Chinas die Eisenerz-Lieferbedingungen aus. Laut Recherchen von Caixin vertritt die Agentur inzwischen nicht nur die zehn größte staatseigenen Stahlproduzenten Chinas sondern auch zahlreiche privat geführte Stahlunternehmen beim Abschluss von langfristigen Lieferverträgen. Unter den Lieferanten befinden sich unter anderem BHP, Fortescue Metals, Rio Tinto und Vale.

Für die Stahlproduzenten hat sich nach Recherche von Caixin die gemeinsame Einkaufsmacht gelohnt. So konnte China Mineral Resources erreichen, dass alle langfristigen Lieferverträge zu den Konditionen von China Baowu Steel, dem weltgrößten Stahlproduzenten nach Produktionsmenge, abgerechnet werden. Die von Baowu erzielten vorteilhaften Konditionen bezüglich Preisen, Lieferzeiten und Qualitätstypen wurden damit auch an die anderen chinesischen Stahlproduzenten weitergegeben, sagte eine anonyme Quelle der Caixin Global.

Neben der Verhandlungsmacht sieht Caixins Analyse noch weitere Vorteile der China Mineral Resources. So ist nach Angaben von Industrieinsidern das Unternehmen auf dem besten Weg, ein umfassender Dienstleister für Mineraliengeschäfte zu werden. Laut der Quelle ist es für China Mineral Resources entscheidend, die Verwaltung der Einkäufe von inländischen und ausländischen Eisenerzen zu kombinieren, Investitionen zu bündeln und auch zu Forschung und Entwicklung beizutragen.

5) Asienpläne der chinesischen Autohersteller

Chinas Automobilhersteller haben für den asiatischen Markt große Pläne. In Malaysia, Thailand und Indonesien haben chinesische Autobauer bereits jetzt in Schlüsseltechnologien oder Werke investiert. Denn die E-Autobauer aus China haben erkannt, dass sie nur durch hohe Präsenz die Märkte in Südostasien für sich erobern werden können. Daher setzen sie auf Expansion durch lokale Partner und Investitionen in neue Fabriken vor Ort.

Zu spüren bekommen das die Hersteller wie Toyota. Der japanische Hersteller hat bislang die Märkte in der Region Asien dominiert und startet nun eine Aufholjagd beim Thema Elektromobilität. Währenddessen nutzen chinesische Hersteller Japans Rückstand bei Elektroautos, um sich der Branche und der Politik in der Region Südostasien als Partner zu präsentieren.

Der japanische Experte Koji Endo, Chef der Analyseabteilung von SBI Securities, hat diese Entwicklungen jüngst bei einem Besuch der Bangkok International Motor Show in Thailand auf den Punkt gebracht. Vor der Pandemie hätten die Japaner die Messe dominiert, jetzt seien es die Chinesen, erzählte er. „Ich war schockiert, dass BYD aus China den größten Stand hatte.“

Von den rund eine Million Elektroautos, die China im ersten Halbjahr exportiert hat, gingen fast 40 Prozent in asiatische Länder. Dieses Marktpotenzial wollen die Chinesen künftig auch aus lokalen Fabriken bedienen, um



China – Report

August 2023

schneller zu sein und als Investor und Arbeitgeber auch politisch in der Region attraktiver zu werden, [berichtet das Hightech-Medium Heise](#).

Die Standorte in Asien könnten die chinesischen Autobauer dann auch nutzen, um die Exportpreise nach Europa zu drücken und den international führenden Autobauern damit in ihren Heimatländern direkt Konkurrenz zu machen.

6) Chinas Flussschifffahrt soll elektrifiziert werden

Die Fracht und Passagierschiffe auf Chinas Flüssen sollen nach dem Willen der Zentralregierung in Peking in der nahen Zukunft auf Elektroantrieb umgestellt werden. Ziel ist die Emissionsreduktion entlang der Flüsse sowie die Treibhausgasreduktion auf dem Weg zu Chinas angepeilter Klimaneutralität 2060. Experten sprechen von einem künftigen Batterieboom auf Chinas Flüssen, doch setzen die noch hohen Umrüstkosten gewisse Grenzen.

Das Potenzial zur Emissionsreduktion ist enorm: Laut Statistiken des chinesischen Verkehrsministeriums fahren auf Chinas Flüssen knapp 122.000 Schiffe, nahezu alle mit Dieselantrieb. Während der ursprüngliche Plan, Chinas Schiffe auf Flüssiggasantrieb umzurüsten, an den Kosten für die Infrastruktur der Tankstellen und an Sicherheitsbedenken scheiterte, sollen nun Batterien saubere Antriebe bringen.

Bereits 2018 setzte die Zentralregierung Elektroantriebe für Flussschiffe auf die Maßnahmenliste für die Treibhausgasneutralität. Inzwischen ziehen die Provinzen und großen Städte nach und vergeben Subventionen für den Bau und den Kauf von Schiffen mit Batterieantrieb. In der südlichen Küstenprovinz Fujian beispielsweise werden Schiffswerften mit bis zu 3 Millionen Yuan bei der Errichtung von Anlagen zum Bau von E-Schiffsantrieben unterstützt. Batteriehersteller erhalten 20 Prozent ihrer Produktionskosten für Schiffsbatterien erstattet.

In der Provinz Henan in Zentralchina, durch die der mächtige Yangtse fließt, fördert die Provinzregierung mit 5 Millionen Yuan die Ansiedelung eines Industrieparks für den E-Schiffsbau. Von den Batterieherstellern bis zu den Entwicklern von Ladestationen für Schiffe sollen sich nach dem Willen der Provinzregierung hier Unternehmen ansiedeln, die zum Gesamtpaket der batteriebetriebenen Schifffahrt beitragen.

Peng Chuansheng, Chef-Wissenschaftler am Institut für Wasserwegtransporte des Verkehrsministeriums, hält die Elektrifizierung der Flussschifffahrt für "unausweichlich".

Inzwischen werden bereits die ersten Schiffe mit Elektroantrieb für Chinas Flusstransporte gebaut. So baut Cosco Shipping Development aktuell zwei E-Schiffe, die auf dem Yangtse verkehren und jeweils 2.300 Tonnen Treibhausgase pro Jahr einsparen sollen. Später solle das Programm auch auf andere Flüsse Chinas wie den Perfluss ausgeweitet werden, so das Unternehmen.



China – Report

August 2023

Informationen zu unserem Fonds „FIVV-MIC-Mandat-Asien“ erhalten Sie [hier](#).

Kontakt:

FIVV AG
Herterichstraße 101
Telefon +49 89 374100-0
Telefax +49 89 374100-100
www.fivv.de

Hinweis:

Die vorstehenden Informationen sind sorgfältig erarbeitet. Wir übernehmen jedoch keine Gewähr für die Vollständigkeit, Richtigkeit, Genauigkeit der Angaben oder der Eignung für einen bestimmten Zweck. Insbesondere übernehmen wir keine Gewähr für den Eintritt unserer Prognosen. Die Informationen einschließlich unserer Prognosen dienen lediglich Ihrer Information und stellen keine Anlageberatung, Empfehlung oder Aufforderung zum Kauf oder Verkauf von Anteilen oder zum Abschluss anderweitiger Anlagegeschäfte dar. Die geäußerten Meinungen bzw. Prognosen geben unsere derzeitige Einschätzung wieder und können sich jederzeit ohne vorherige Ankündigung ändern. Historische Wertentwicklungen lassen keine Rückschlüsse auf eine ähnliche Entwicklung in der Zukunft zu. Diese ist nicht prognostizierbar. Alleinige Grundlage für den Anteilswerb sind die Verkaufsunterlagen zu den entsprechenden Fonds. Verkaufsunterlagen zu allen FIVV-MIC-Mandat-Fonds der Universal Investment GmbH sind kostenlos beim zuständigen Vermittler, der Depotbank des Fonds oder bei der Universal Investment GmbH sowie im Internet unter www.universal-investment.com erhältlich. Änderungen vorbehalten. Änderungen des Marktberichts oder dessen Inhalts bedürfen der vorherigen ausdrücklichen Erlaubnis des/der Verfasser(s). Dieser Marktbericht wird eventuell nicht regelmäßig erstellt. Er kann unter Umständen auch situativ bereitgestellt werden. Dies ist unter anderem von der Marktsituation abhängig.