

DM. De Morgen

De Morgen WEBSITE 02/10/2025 - 03:00

Prijsdumping, schulden en overproductie: is de Chinese elektrische droom op weg naar zelfdestructie?

China is 's werelds grootste exporteur van elektrische wagens. Maar achter de blinkende succesverhalen van merken als BYD en Geely schuilt een meedogenloze strijd die de hele sector dreigt te verzwakken. Ook België ziet de gevolgen.

China's invloed op de wereldwijde autosector blijft stijgen. In 2024 exporteerde het land bijna zes miljoen voertuigen en liet daarmee alle andere landen ver achter zich. Elektrische topmerken als BYD, Chery en Geely rukken internationaal op en winnen ook in Europa snel terrein.

Toch staat de sector op losse schroeven. Er is sprake van een "race naar de bodem" in de Chinese autowereld. Honderden merken proberen elkaar weg te concurreren. Ze zetten in op innovatie, maar vooral op steeds scherpere prijzen. Dat duwt winstmarges naar beneden, zadelt leveranciers op met schulden en leidt tot faillissementen. Zo ging de veelbelovende start-up Ji Yue vorig jaar al ten onder.

Een nieuwe verkooptruc illustreert hoe ver de prijsoorlog in China is doorgeschoten. Fabrikanten, met BYD op kop, bieden gloednieuwe wagens aan als "tweedehands" met nul kilometer op de teller – een verkapte vorm van prijsdumping die door het staatsblad van de Communistische Partij *People's Daily* fel veroordeeld werd als een voorbeeld van "involutie". Een term die staat voor zelfdestructieve concurrentie.

Kenners waarschuwen dat de strategie van autofabrikanten op termijn onhoudbaar is. "Dit is een race om te domineren, niet om winst te maken," stelt Bill Russo, CEO van adviesbureau Automobility in Shanghai op het technologieplatform *Futurism*. Volgens hem zijn Chinese fabrikanten zo geobsedeerd door marktaandeel dat winstgevendheid volledig naar de achtergrond verdwijnt.

Daarbij komt dat niet enkel commerciële spelers als BYD en Geely meedoen, maar ook staatsreuzen als SAIC, FAW en Dongfeng, die vaak politieke doelstellingen boven winstgevendheid stellen.

Zeebrugge als spiegel

De Chinese overheid heeft jaren geleden beslist dat de auto-industrie een sector moest worden waarin China wereldwijd kon uitblinken. Dat leidde tot massale subsidies en productie in zo ongeveer elke provincie. Zonder die subsidies zouden vandaag sowieso al heel wat autobouwers failliet zijn.

China beschikt over de capaciteit om bijna 50 miljoen auto's per jaar te bouwen - dubbel zoveel als de binnenlandse markt kan absorberen. Het overschot moet dus richting het buitenland.

De gevolgen zijn ook in ons land zichtbaar. In de haven van Zeebrugge staan tienduizenden Chinese auto's geparkeerd, wachtend op een eigenaar. Het gaat niet alleen om merken als MG, BYD en Geely, maar ook om wagens van Tesla, Volvo en BMW die in China van de band rolden.

"Chinese autobouwers willen zo veel mogelijk auto's bouwen tegen de laagst mogelijke prijs. Zelfs als er geen vraag is, draaien de productielijnen door. Het gevolg is dat overal ter wereld parkings vol staan met nieuw geproduceerde wagens die wachten op een koper", duidt transporteconoom Roel Gevaers (Universiteit van Antwerpen).

Voor Belgische consumenten klinkt dit als goed nieuws: de komst van goedkopere modellen maakt een elektrische bak bereikbaarder. Maar de lage prijzen zetten de Europese fabrikanten zwaar onder druk. “Zelfs met zware invoerheffingen zijn die auto’s vaak zo goedkoop dat Europese producenten niet kunnen volgen,” benadrukt Gevaers.

Duitse merken als Volkswagen, BMW en Mercedes krijgen harde klappen en zien hun grootste afzetmarkt in China steeds verder wegglijpen. “Tien jaar geleden was een BMW of Audi hét statussymbool voor de Chinese middenklasse”, legt Gevaers uit. “Vandaag kiezen jonge, rijke Chinezen liever voor hippe, premiummerken zoals Nio. Als statussymbool zijn de Duitse merken in enkele jaren volledig weggevaagd.”

Chinese staat profiteert

Maar ondertussen neemt de schuldenberg in China zelf toe. Veel autobouwers slagen er niet in hun leveranciers te betalen. In juni beloofden 17 merken – waaronder BYD – dat facturen binnen 30 dagen vereffend zouden worden, maar dat gebeurde tot nu toe niet. Alleen enkele (semi-)staatsbedrijven hebben betalingsplannen opgezet.

Analisten voorspellen dat van de 137 Chinese EV-merken die nu actief zijn, er tegen 2030 amper één op zeven winstgevend zal blijken. De rest dreigt te verdwijnen of opgeslorpt te worden in een consolidatiegolf: overname door succesvolle merken.

Het is te vergelijken met de zonnepanelenindustrie: massale overproductie, lage productiekosten en dumpingprijzen, waardoor uiteindelijk het ene bedrijf na het andere op de fles gaat, of wordt overgenomen door de grote spelers.

He Xiaopeng, oprichter en CEO van EV-bouwer Xpeng, voorspelt in een Chinese podcast dat de knock-out-rondes nog zeker vijf jaar zullen doorgaan. “Er zullen er waarschijnlijk maar vijf overblijven”, klinkt het onheilspellend. Alleen met steun van kapitaalkrachtige investeerders zullen er meer overleven.

Volgens Gevaers draait de strijd niet alleen om auto’s, maar ook om de hele keten erachter: batterijen, onderdelen en technologie. “De echte winnaar is de Chinese staat. Producenten zelf maken vaak geen winst, maar China verwerft steeds meer macht over het volledige ecosysteem van elektromobiliteit.”

Ans Boersma