

## Automobile en Chine : un secteur dominé par les occidentaux face à une multitude d'acteurs locaux

16 Janvier 2014

Yann Lacroix (conseiller sectoriel)  
✉ [yann.lacroix@eulerhermes.com](mailto:yann.lacroix@eulerhermes.com)

### En Résumé

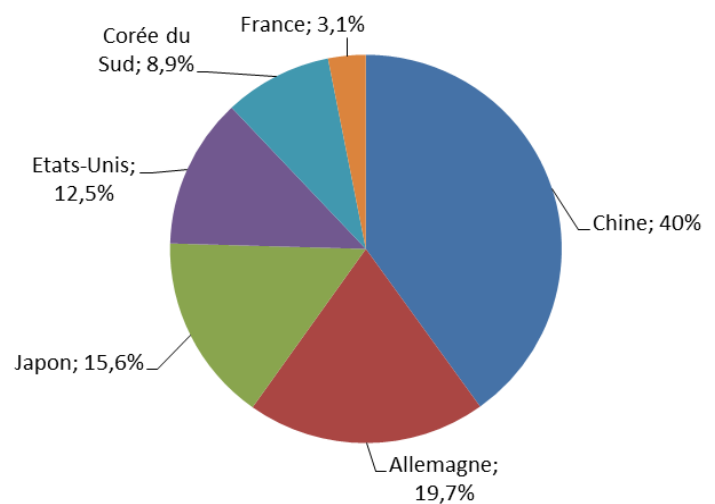
- Une industrie naissante qui date des années 1980/1990
- Une croissance phénoménale qui a fait de la Chine le 1<sup>er</sup> marché mondial depuis 2010
- Un marché dominé par les constructeurs occidentaux (60% de part de marché), via les joint-ventures avec des constructeurs étatiques chinois
- Un trop grand nombre de petits acteurs locaux aux perspectives incertaines, avec près de 80 constructeurs aux volumes de ventes faibles
- Une industrie (automobile et équipementiers) qui doit se structurer pour se développer à l'international

### Préambule : un marché, devenu le 1<sup>er</sup> au monde depuis 2010, dominé par les constructeurs occidentaux qui réalisent 60% de part de marché

Si près de 95% des voitures particulières vendues en Chine sont produites localement, elles sont très majoritairement le fait de joint-ventures (le plus souvent à 50/50) entre des entreprises étatiques et des constructeurs occidentaux. Au premier rang de ces constructeurs occidentaux se trouvent les allemands -et notamment le groupe Volkswagen (via ses marques Audi, Volkswagen et Skoda) qui représentent 17% de part de marché- devant les japonais, les américains et les coréens. La faible part de la France provient du fait que pour l'instant seul Peugeot-Citroën est présent localement. Renault vient d'obtenir l'accord pour une implantation courant 2014 en JV avec Dongfeng (également l'un des partenaires de Peugeot Citroën), pour une production qui devrait démarrer début 2016, il était le dernier grand constructeur encore absent du premier marché mondial.

NB : VP : véhicule particulier  
VUL : véhicule utilitaire léger

Graphique 1 : Répartition des ventes sur le marché chinois par origine des constructeurs en 2013 (VP et VUL)



Sources : CAAM, Euler Hermes

## Un marché en forte croissance devenu le premier du monde et qui attire toutes les convoitises

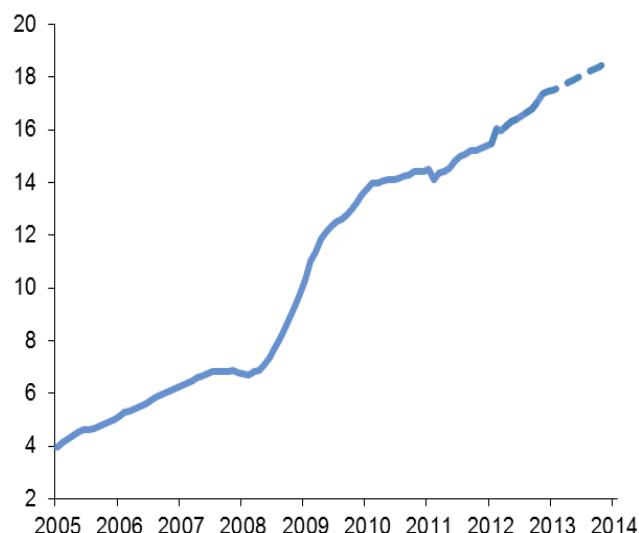
Le marché automobile chinois a connu une véritable explosion entre 2008 et 2010 avec un quasi doublement des immatriculations, de moins de 7 millions d'unités à près de 14 millions d'unités. Depuis le taux de croissance a ralenti mais il reste encore élevé à +16% en 2013 et les perspectives restent très favorables, avec une population de plus de 1,3 milliard d'habitants et un taux d'équipement encore très faible de 5%, alors qu'il atteint près de 60% dans les pays développés en Europe et au Japon, et qu'il dépasse même les 80% aux Etats-Unis. Le volume d'immatriculations devrait dépasser les 17,5 millions d'unités en 2013 (pour les seuls véhicules particuliers) et tendre vers les 19 millions d'unités en 2014. A lui tout seul, sur le 1<sup>er</sup> semestre 2013, il a représenté près de 28% de ventes mondiales d'automobiles. La voiture étant perçue localement comme vecteur de statut social, l'acheteur n'hésite pas à y mettre le prix en prenant des véhicules allongés (par rapport aux versions européennes) avec de nombreuses options, ce qui en fait l'un des marchés les plus rentables du monde et tous les constructeurs veulent leur part de ce fructueux marché.

## Le développement des constructeurs occidentaux via des joint-ventures (JV) avec des entreprises chinoises étatiques

L'État chinois a autorisé l'implantation des constructeurs étrangers en Chine en 1981 mais avec des restrictions: les constructeurs étrangers devaient créer des coentreprises avec des entreprises locales qui plus est d'Etat, ne pas détenir plus de 50% de la coentreprise et ne pouvaient constituer plus de deux coentreprises. Ceci explique la structure actuelle des implantations étrangères en Chine dans le secteur automobile: aucun constructeur n'est pleinement propriétaire de ses activités chinoises. Ces coentreprises ont produit près de 12 millions de véhicules en 2012. L'objectif était ainsi de permettre aux constructeurs locaux d'acquérir rapidement la technologie avancée des constructeurs occidentaux. Mais le consommateur chinois a préféré l'achat de véhicules de marque étrangère et notamment Allemande pour leur image de qualité, devant les américains et japonais. Pour combler les pertes de part de marché des constructeurs chinois, l'Etat a imposé que ces coentreprises développent une marque locale mais pour ne pas concurrencer leur propre production les constructeurs occidentaux ont opté pour les choix suivants :

- le premier choix est de fournir la plateforme d'un véhicule dont la production a été récemment arrêtée (notamment lorsque le modèle a été remplacé par une nouvelle génération). Ainsi, le modèle produit par la coentreprise ne concurrence pas les véhicules plus modernes de la marque étrangère. Cette option est notamment choisie par les marques Baojun (issue de la coentreprise Shanghai-GM-Wuling), Venucia (de la coentreprise Dongfeng-Nissan), Everus (GAC-Honda) et Ciimo (Dongfeng Honda) ;

Graphique 2 : Evolution du marché automobile chinois (VP et VUL) en millions d'unités



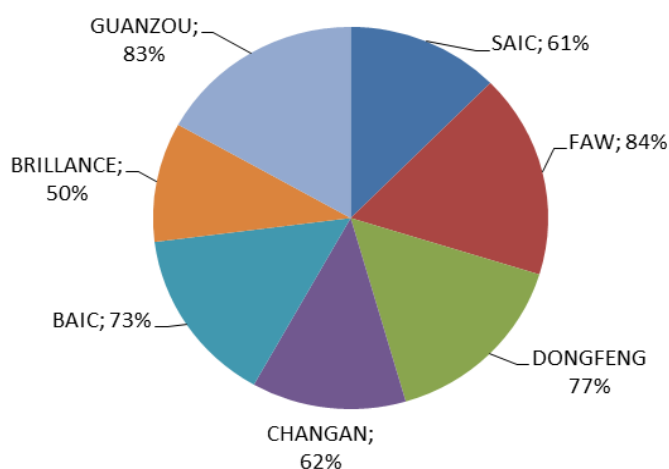
Sources : CAAM, Euler Hermes

Graphique 3 : Liste des entreprises chinoises et les JV avec les constructeurs occidentaux

Entreprises d'Etat chinoises et les JV occidentaux
SAIC + JV (VW et GM)
FAW + JV (VW et GM)
DONGFENG + JV (PSA, HONDA, KIA et NISSAN)
CHANGAN + JV (PSA, FORD et SUZUKI)
BAIC + JV (HYUNDAI et MERCEDES)
BRILLIANCE + JV (BMW)
GUANZOU AUTO INDUSTRY + JV (TOYOTA et HONDA)

Sources : OICA, constructeurs, Euler Hermes

Graphique 4 : Part de la production des JV dans la production totale des principaux constructeurs étatiques chinois



Sources : OICA, constructeurs, estimation Euler Hermes

- le second choix est de créer une coentreprise spécifiquement dédiée aux véhicules électriques. Ainsi, SAIC-Volkswagen a introduit la marque Tantis, qui développera des voitures électriques basées sur la plateforme de la Volkswagen Lavida. En outre, BMW-Brilliance a fondé la marque Zinoro, FAW-VW la marque Kali et Beijing-Hyundai la marque Shouwang. Ces coentreprises dédiées aux modèles électriques n'ont pour l'instant qu'un succès relatif. En effet, leurs ventes cumulées n'ont représenté que 1,3% du marché automobile chinois des véhicules particuliers en 2012 (sur des ventes totales de 15,5 millions d'unités). Au final, cette obligation multiplie le nombre de marque présent sur le marché et dilue encore un peu plus les marques chinoises.

### Des JV très rentables pour les constructeurs chinois

Les JV détenus à 50/50 sont consolidés par mise en équivalence, donc ne sont repris que la part des actifs immobilisés et des capitaux propres et la part du résultat net dans les comptes des 2 actionnaires. L'exemple de Brilliance, et son JV avec BMW est sur ce point le plus représentatif. Le JV est quasiment 10 fois plus important en termes de chiffre d'affaires que son actionnaire chinois, et est l'unique contributeur aux résultats. Cette situation se vérifie pour beaucoup de JV, ce qui a poussé les constructeurs étatiques chinois à développer l'activité de leurs JV très rentables au détriment de leurs propres marques.

### Quelques constructeurs privés émergent mais ils sont encore trop petits pour rivaliser en Recherche et Développement avec les grands groupes occidentaux

Alors que l'on dénombre selon la CAAM (comité des constructeurs automobile chinois) plus de 80 constructeurs automobiles privés et étatiques, seule une quinzaine d'entre eux produise plus de 100 000 véhicules par an. Après les sept entreprises étatiques et leur joint-venture, apparaissent quelques acteurs privés. Les trois principaux constructeurs privés sont Geely (propriétaire de Volvo automobile), Great Wall et BYD, qui produisent moins de 1 million d'unités, ce qui demeure très faible face aux constructeurs internationaux. On dénombre au total sur le marché chinois 96 marques produisant 524 modèles différents, quand il n'existe que 45 marques aux Etats-Unis pour 294 modèles différents. Cette atomisation génère de faible niveau de production par constructeur et donc de faible rentabilité ne permettant pas pour la plupart d'investir en recherche et développement (R&D) comme les constructeurs occidentaux et de fait, leur performance commerciale globale s'érode d'année en année. Les constructeurs chinois investissent 2% de leur chiffre d'affaire en R&D quand les constructeurs occidentaux y consacrent entre 4 et 6% de leur chiffre d'affaire. Toutefois même si le gouvernement central souhaiterait structurer l'industrie automobile, les gouvernements locaux subventionnent les marques chinoises comme la ville Chongqing qui propose des primes de 3 000 yuans aux acheteurs de modèles produits par Changan (basé à Chongqing), ou encore la ville de Changchun qui offre des primes de 3 500 à 7 000 yuans aux automobilistes acquérant des voitures produites par FAW.

Graphique 5 : compte d'exploitation 2012 résumé de Brilliance et de son JV avec BMW

En M€	Brilliance	JV BMW
CA	710	6 738
Rex	-7	840
Contribution du JV avec BMW	279	
RC	276	

Sources : compagnies, Euler Hermes

Graphique 6 : Volume de production des principaux constructeurs privés chinois en nombre d'unités

	2012	VP + VU
GEELY + VOLVO (1)		922 906
GREAT WALL		624 426
BYD		455 444
CHONGQING LIFAN		272 657
XIAMEN KING LONG		78 226
HEBEI ZHONGXING		63 21

Note (1) : la production de Geely seule se limite à 496 648 véhicules  
Sources : OICA, Euler Hermes

Graphique 7 : Par comparaison nombre d'unités produites par les 10 1ers constructeurs mondiaux

ANNEE 2012	VP+VU
TOYOTA	10 104 424
G.M.	9 285 425
VOLKSWAGEN	9 254 742
HYUNDAI	7 126 413
FORD	5 595 483
NISSAN	4 889 379
HONDA	4 110 857
PSA	2 911 764
SUZUKI	2 893 602
RENAULT	2 676 226

Note : les volumes de production des JV sont systématiquement intégrés aux volumes de production des constructeurs occidentaux.

Sources : OICA, Euler Hermes

Certains constructeurs produisent moins de 10 000 unités par an sur la base de véhicules anciens aux ventes déclinantes. Un début de réorganisation du secteur a commencé avec la vente contrainte de Fujian Motor Industry au groupe Dongfeng, ou encore de ZX Auto qui a dû céder une partie de son usine à Guangzhou Automobile. Mais il reste encore beaucoup de chemin à parcourir pour que le secteur soit structuré afin de permettre l'émergence d'acteurs de taille internationale capables de rivaliser avec les constructeurs occidentaux.

### Pas d'obligation de joint venture pour les équipementiers occidentaux qui dominent largement le marché

Peu de majors chinois chez les équipementiers et une floraison de petites unités liées aux constructeurs locaux se faisant concurrence, sur des produits généralement à faible intégration technologique. La volonté de concentration affichée par les autorités chinoises rencontre encore plus d'obstacles que celle concernant les constructeurs. Les équipementiers occidentaux n'ayant pas l'obligation de créer des JV avec des entreprises locales, ils y ont massivement investi pour suivre leurs clients historiques et dominent largement le marché en travaillant également directement avec les constructeurs chinois.

Graphique 8 : CA 2012 en Mds € des 1ers équipementiers internationaux et chinois

Société Internationale		société Chinoise	
Bosch	87	Huayu Automotive	6,9
Denso	56	Yanfeng Visteon	4,8
Johnson Controls	54	Fawer Automotive	1,2
Magna	40	Wanxiang Quianchao	0,9

Sources : compagnies, Euler Hermes

#### DISCLAIMER

These assessments are, as always, subject to the disclaimer provided below.

This material is published by Euler Hermes SA, a Company of Allianz, for information purposes only and should not be regarded as providing any specific advice. Recipients should make their own independent evaluation of this information and no action should be taken, solely relying on it. This material should not be reproduced or disclosed without our consent. It is not intended for distribution in any jurisdiction in which this would be prohibited. Whilst this information is believed to be reliable, it has not been independently verified by Euler Hermes and Euler Hermes makes no representation or warranty (express or implied) of any kind, as regards the accuracy or completeness of this information, nor does it accept any responsibility or liability for any loss or damage arising in any way from any use made of or reliance placed on, this information. Unless otherwise stated, any views, forecasts, or estimates are solely those of the Euler Hermes Economics Department, as of this date and are subject to change without notice. Euler Hermes SA is authorised and regulated by the Financial Markets Authority of France.

© Copyright 2014 Euler Hermes. All rights reserved.