

Z korzyścią dla Twojego biznesu



CZY CHIŃSKA MOTORYZACJA ZDOBYŁA GLOBALNY RYNEK?

WPROWADZENIE

„Made in China” – taka etykieta przez wiele dekad kojarzyła się z niską jakością i brakiem oryginalności. Państwo Środka jako miejsce pochodzenia produktu nie dodawało prestiżu, było symbolem podróbek, źródłem taniej siły roboczej, podwykonawcą. Ale to już historia. Od pewnego czasu Chiny jako jeden z azjatyckich tygrysów budują swoją markę, pracują na własny rachunek i w wielu dziedzinach same ustalają zasady gry. Jedną z nich jest motoryzacja.

Dziś reakcją na hasło „auto z Chin” nie jest – jak niegdyś – śmiech czy niedowierzenie, ale raczej zainteresowanie, a nawet zachwyt. Produkowane tam samochody są poważnymi rywalami dla europejskiej, amerykańskiej czy japońskiej motoryzacji. Mają korzystne ceny, ładny design oraz zaawansowaną technologię. Jeśli dodać do tego śmiałe strategie marketingowe, aspiracyjne nazwy (Build Your Dreams, czyli Zbuduj Swoje Marzenia) czy kampanie reklamowe z udziałem celebrytów, łatwo zrozumieć, dlaczego liczba tych pojazdów na europejskim rynku rośnie.

Czy chińskie auta już na dobre zagościły w Europie i czy coś może zahamować tę ekspansję? Jak przekonują do siebie klientów i czy mogą ich czymś zniechęcić? Jakie są plany producentów z Państwa Środka i jak w tej sytuacji odnajduje się europejski przemysł motoryzacyjny?

Na te i wiele innych pytań postara się odpowiedzieć niniejszy raport. Życzymy inspirującej lektury!





KRÓTKA DROGA DO WIELKIEGO SUKCESU

CZY CHIŃSKA MOTORYZACJA ZDOBYŁA GLOBALNY RYNEK?

Aby uświadomić sobie, z jakim opóźnieniem wystartowała chińska motoryzacja i jak szybko dogoniła konkurencję, wystarczy przytoczyć dwa fakty. Pierwsze joint venture między chińskim przedsiębiorstwem a zagranicznym, które można uznać za szersze otwarcie się na Zachód, miało miejsce dopiero sto lat po tym, jak Gottlieb Daimler opatentował silnik spalinowy. Cały wiek dzieli również ekspansję Forda T w Ameryce i przejęcie przez Chiny pierwszej zachodniej marki – symboliczny początek podboju światowych rynków.

Oczywiście historia produkcji pojazdów w Państwie Środka jest nieco dłuższa. Pierwsza fabryka samochodów powstała tam już w latach 50. XX wieku. Jednak początkowo produkowano tylko luksusowe auta dla rządowych dostojników, autobusy i ciężarówki – nie była to oferta dla zwykłego obywatela. Przełomem były lata 80. i 90., kiedy dzięki reformom gospodarczym i partnerstwom z producentami z USA, Europy, Japonii i Korei chińskie firmy zyskały dostęp do zachodniego know-how i technologii, zaczęły je poznawać i zyskiwać samowystarczalność. Szybko odrobiły lekcję, a uczeń wręcz przerósł mistrza.

XXI wiek to już prawdziwa eksplozja chińskiej motoryzacji. Tamtejsze firmy zaczęły samodzielnie rozwijać technologie i projektować auta, jak grzyby po deszczu wyrastały start-upy wyspecjalizowane w produkcji e-samochodów. Wiele z nowo powstałych chińskich marek – choć ich nazwy były trudne do wymówienia i z niczym się nie kojarzyły – z powodzeniem zaistniało na zagranicznych rynkach.

Przyczyną tego sukcesu jest nie tylko dążenie do innowacyjności, doskonałe wyczucie trendów i potrzeb klientów, choćby w zakresie elektromobilności, ale także ogromne wsparcie finansowe państwa dla tego sektora gospodarki. Szacuje się, że do 2022 r. rządowe dotacje dla produkcji pojazdów NEV (New Energy Vehicles, czyli wszystkich typów pojazdów elektrycznych) wyniosły prawie 150 miliardów yuanów¹ (czyli według ówczesnego kursu ponad 94 mld zł). To zapewniło Chinom dominującą pozycję w skali globalnej – obecnie są największym producentem i eksporterem aut osobowych na świecie.

¹ <https://www.samar.pl/wiadomosci/chiny-rozwoj-motoryzacja-joint-ventures-2025> [dostęp 23.11.2025].

CHIŃSKA MOTORYZACJA – FAKTY I LICZBY

130

Mniej więcej tyle marek samochodowych istnieje obecnie w Chinach (niektóre źródła wskazują nawet 150).

130 km²

Tyle docelowo ma zajmować fabryka BYD w mieście Zhengzhou, więcej niż całe San Francisco i nieco mniej niż powierzchnia Gliwic.

496,22 km/h

Taką prędkość uzyskał Yangwang U9 Xtreme, elektryczne hiperauto produkowane przez BYD, na torze ATP Papenburg w Niemczech. 14 września 2025 r. pobiło ono światowy rekord prędkości dla samochodów produkcyjnych, który ustanowiło Bugatti Chiron Super Sport 300+ (490,48 km/h), niedościgniony przez pięć lat.

9500

Tyle samochodów mieści się na Anji Ansheng, największym kontenerowcu świata przewożącym auta dla koncernu SAIC. Wiosną 2025 r. statek ten pobił rekord należący do BYD Shenzhen, który jest w stanie przetransportować 9200 pojazdów.

5,47 mln

Tyle sztuk samochodów wyeksportowały Chiny w 2024 r., wyprzedzając m.in. Japonię, Meksyk i Niemcy. Za połowę tego wyniku odpowiada pięciu producentów: Chery, SAIC, Geely Auto, BYD i GWM².

11 mln

Tyle aut zarejestrowano w Chinach w I połowie 2025 r. (prawie 30% globalnych rejestracji)³.

55 mln

Tyle wynoszą moce produkcyjne chińskich fabryk samochodów, z czego niespełna połowa jest wykorzystywana⁴.

1953

Powstaje First Automotive Works (FAW), pierwsza fabryka samochodów w Chinach.

2003

Firma BYD, dotychczas wytwarzająca baterie do aut elektrycznych, sama zaczyna produkować pojazdy.

2010

Geely Holding przejmuje Volvo, pierwszą dużą europejską markę, co symbolicznie zapoczątkowuje światową ekspansję chińskiej motoryzacji.

2023

Chiny zostają największym eksporterem samochodów osobowych na świecie.

1984

Otwarcie na Zachód: joint venture między Beijing Automotive Engineering Company i American Motors Corporation (jako Beijing Jeep Corporation), a następnie między koncernem SAIC i Volkswagen.

2008

Chiny stają się największym rynkiem motoryzacyjnym na świecie pod względem sprzedaży aut osobowych.

2014

Powstaje marka NIO, zwana „chińską Teslą”.

2024

Xiaomi, chiński producent elektroniki użytkowej, wprowadza na rynek samochody elektryczne, a BYD wyprzedza Teslę w ilości produkowanych aut elektrycznych.

² <https://www.mckinsey.com/featured-insights/week-in-charts/china-drives-to-the-top> [dostęp 23.11.2025].

³ https://www.acea.auto/files/Economic_and_Market_Report-First_half_2025.pdf [dostęp 23.11.2025].

⁴ <https://www.bloomberg.com/news/articles/2025-06-19/massive-overcapacity-threatens-to-prolong-china-s-car-price-war> [dostęp 23.11.2025].

Przez długi czas chińskie auta w sposób mniej lub bardziej jawny i udany kopiowały zachodnią myśl techniczną i wzornictwo, jednak ostatnie lata przyniosły wielką zmianę w tych obszarach. Dzisiaj prezentują porównywalny, a zdaniem niektórych miłośników motoryzacji nawet wyższy poziom niż pojazdy u progu XXI wieku i mogą bez kompleksów rywalizować z markami o znacznie dłuższej tradycji.

Chińska motoryzacja oferuje kierowcom całe spektrum możliwości: od kompaktowych miejskich aut, poprzez eleganckie sedany, po niezwykle popularne SUV-y i crossovery. W ofercie można znaleźć także luksusowe limuzyny czy supersamochody. Klienci mogą wybierać między modelami spalinowymi, hybrydami i elektrykami. W segmencie BEV (ang. Battery Electric Vehicle) chińscy producenci są szczególnie mocni.

Jako główny wyróżnik aut z Państwa Środka wciąż wymieniana jest atrakcyjna cena, ale często idzie ona w parze z bogatym wyposażeniem, innowacyjnością i wysoką jakością. Wiele modeli już w wersji podstawowej oferuje to, za co wielu zachodnich producentów każe sobie dopłacać. Klienci otrzymują w standardzie np. zaawansowane systemy multimedialne, systemy wspomagania kierowcy oraz rozwiązania zwiększające komfort. Kuszący jest też długi okres gwarancji pojazdu – 5-7 lat lub limit 150 000 km przebiegu.

Tu jednak warto zwrócić uwagę, że niektóre parametry i funkcje w chińskich pojazdach dobrze wyglądają tylko na papierze. W praktyce zdarza się, że zastosowane materiały i wykonanie nie są zbyt wysokiej jakości, a komfort jazdy i osiągi pozostawiają sporo do życzenia, rozwiązania okazują się mało praktyczne lub nie działają zgodnie z oczekiwaniami. W niektórych autach widać zorientowanie na chińskiego klienta, który ma nieco inne wymagania niż europejski.



WSZYSTKO W STANDARDZIE – I JESZCZE WIĘCEJ

Dla pływających i śpiewających

Chińskie samochody potrafią odpowiadać na naprawdę specyficzne potrzeby. Coraz powszechniejsze są auta z systemem do karaoke albo umożliwiające granie na wyświetlaczu samochodowym. Arcfox Kaola, minivan wyposażony fabrycznie w fotelik, przewijak i system oczyszczania powietrza, próbuje wykreować nowy segment – SPV (Smart Parenting Vehicle). Wyposażenie modelu Polestones 01 obejmuje zestaw do spania, kuchenkę indukcyjną i dystrybutor wody. Yangwang U8, mimo gabarytów i ciężaru, potrafi pływać przez pół godziny z prędkością do 5 km/h, a na dachu może mieć drona. Koncern Geely na potrzeby marki Zeekr zamierza opatentować system dla wędkarzy.

Bezpieczeństwo chińskich aut budziło wątpliwości podobnie jak ich jakość czy design. Wydawało się bowiem oczywiste, że niska cena jest rezultatem oszczędności – mało solidnej konstrukcji, tanich materiałów, nieprawidłowo działających systemów bezpieczeństwa czy wręcz ich braku.

Nie było to myślenie bezpodstawne. Na przykład w 2022 r. chiński samochód elektryczny JAC E10X, sprzedawany także jako e-JS1 lub E-S1, „wsławił się” tym, że otrzymał zero gwiazdek w testach Latin NCAP. Model ten uzyskał 0,00% w kategorii ochrony dorosłego pasażera i 6,34% w kategorii ochrony dziecka. Niektóre pojazdy nie spełniają minimalnych wymogów bezpieczeństwa dla nowych aut sprzedawanych w Unii Europejskiej, m.in. brakuje w nich przycisku eCall czy systemów wspomagających kierowcę. Mimo to są dopuszczane do ruchu, co jest możliwe w przypadku zaistnienia specjalnych warunków, np. niskiego wolumenu sprzedaży, ale też może być interpretowane jako wykorzystywanie luki w przepisach homologacyjnych.

Z drugiej strony – w tej kwestii widać naprawdę dużą poprawę. Coraz więcej aut „made in China” pomyślnie przechodzi restrykcyjne testy bezpieczeństwa Euro NCAP. W 2024 r. Zeekr X został uznany za najbezpieczniejszy model w kategorii małych SUV-ów i samochodów elektrycznych. W ciągu dziesięciu miesięcy 2025 r. Euro NCAP przetestował aż 26 aut produkcji chińskiej, z których większość otrzymała pięć gwiazdek. W modelach Chery Tiggo 7 i Tiggo 8, które w lipcowych testach otrzymały cztery gwiazdki, szybko poprawiono konstrukcję i niespełna trzy miesiące później zostały ocenione na pięć gwiazdek. To pokazuje, że dla wielu chińskich producentów bezpieczeństwo to aspekt, w który warto inwestować.

Aby zwiększyć bezpieczeństwo na drogach, chińskie władze rozważają wprowadzenie nowego przepisu. Zgodnie z nim w trybie domyślnym samochód mógłby przyspieszyć do 100 km/h w czasie nie krótszym niż 5 sekund, a pełna moc byłaby dostępna dopiero po ręcznej aktywacji. Miałoby to pomóc ograniczyć rosnącą liczbę wypadków spowodowanych trudnością z opanowaniem aut o wysokich osiąгах.



BEZPIECZEŃSTWO PO CHIŃSKU

CO NAPĘDZA NAJLEPSZE FINANSOWANIE EFL? MIŁOŚĆ DO AUT!

CA
CRÉDIT AGRICOLE
EFL LEASING

SPRAWDŹ

Dodaj turbo swoim planom z najmem,
pożyczką lub leasingiem EFL.

Materiał informacyjny kierowany jest wyłącznie do osób i podmiotów prowadzących działalność gospodarczą. Ma charakter informacyjny i nie stanowi oferty w rozumieniu art. 66 k.c. Bezpłatna rejestracja – promocja zakłada pokrycie przez EFL kosztu rejestracji samochodów osobowych, societies i dostawczych do 3,5 t. Udział w promocji uzależniony jest od spełnienia przez leasingobiorcę jej warunków oraz zaakceptowania stosownego regulaminu. Szczegóły promocji znajdują się na stronie internetowej: <https://efl.pl/pl/obsługa-klienta/regulaminy-promocji>

Ranking najpopularniejszych aut osobowych w Polsce na podstawie nowych rejestracji ogółem (źródło PZPM)

Styczeń – październik 2025			Październik 2025		
	Marka	Udział w rynku %		Marka	Udział w rynku %
1	TOYOTA	15,88%		TOYOTA	14,61%
2	SKODA	10,78%		SKODA	11,95%
3	VOLKSWAGEN	7,19%		VOLKSWAGEN	7,16%
4	KIA	5,46%		BMW	5,58%
5	BMW	5,30%		AUDI	5,45%
6	AUDI	5,06%		KIA	5,45%
7	MERCEDES-BENZ	5,01%		MERCEDES-BENZ	5,44%
8	HYUNDAI	4,93%		HYUNDAI	4,12%
9	DACIA	3,69%		DACIA	3,58%
10	RENAULT	3,53%		RENAULT	3,57%
11	VOLVO	3,01%		MG	3,09%
12	FORD	2,69%		CUPRA	2,70%
13	LEXUS	2,61%		FORD	2,70%
14	 MG	2,45%		LEXUS	2,28%
15	CUPRA	2,29%		OPEL	2,03%
16	NISSAN	1,77%		VOLVO	1,75%
17	PEUGEOT	1,72%		OMODA	1,71%
18	OPEL	1,61%		PEUGEOT	1,68%
19	CITROEN	1,52%		BYD	1,66%
20	SUZUKI	1,36%		CITROEN	1,38%

Z ZIEMI CHIŃSKIEJ DO POLSKI

CZY CHIŃSKA MOTORYZACJA ZDOBYŁA GLOBALNY RYNEK?

Chiński szturm na europejski rynek nie ominął Polski. W 2024 r. w naszym kraju odnotowano wzrost rejestracji aut z Państwa Środka o niemal 3000%. Ten spektakularny wynik był jednak efektem niskiej bazy, ponieważ w 2023 r. zarejestrowano jedynie 370 nowych samochodów. Równocześnie okazało się, że 11 335 chińskich aut w 2024 r.⁵ to zaledwie rozgrzewka przed tym, co przyniesie rok 2025.

Statystyki w bieżącym roku są bezprecedensowe: każdy kolejny miesiąc (z wyjątkiem czerwca) prześcigał poprzedni pod względem liczby zarejestrowanych aut, a rekordy były zarówno wolumeny, jak i udziały w rynku nowych aut osobowych – w październiku było to aż 10%. Jeśli ta dynamika się utrzyma, na koniec 2025 r. sprzedaż może sięgnąć nawet 45 tys. sztuk⁶. Według prognoz ekspertów w 2028 r. po polskich drogach może jeździć nawet milion aut „made in China”⁷.

Trudno się dziwić tej popularności: w czasie pierwszych trzech kwartałów 2025 r. średnia cena sprzedaży marek chińskich wyniosła 137 442 zł, zaś średnia cena rynkowa – 186 397 zł⁸. Co ciekawe, na polskim rynku najlepiej radzą sobie modele spalinowe i hybrydy, dopiero na dalszym miejscu są auta BEV.

MG jako jedyna chińska marka (aczkolwiek z brytyjskim rodowodem) znalazła się wśród 20 najpopularniejszych marek osobowych w Polsce w zestawieniu ogólnym za okres styczeń – październik 2025 r. W tym czasie zarejestrowano 11 782 sztuk, co dało jej 14. miejsce. W październiku 2025 r. zainteresowaniem cieszyły się też marki Omoda (17. pozycja w ogólnym TOP20) i BYD (19. pozycja w ogólnym TOP20). Klienci indywidualni wybierali ponadto Jaecoo i Leapmotor.

Niekwestionowanym liderem wśród chińskich modeli jest MG HS – w październiku 2025 r. awansował na 6. miejsce w zestawieniu aut, które cieszyły się w Polsce największą popularnością. W ciągu dziesięciu miesięcy 2025 r. zarejestrowano 6401 sztuk – niemal 40% więcej niż w całym roku 2024⁹.

⁵ <https://www.samar.pl/wiadomosci/zainteresowanie-samochodami-z-chin-2025> [dostęp 23.11.2025].

⁶ https://www.samar.pl/rynek-w-liczbach/rejestracje-nowych-osobowych-chinskih-2025-2025?news_id=125715 [dostęp 23.11.2025].

⁷ <https://tvn24.pl/biznes/moto/chinskieauta-w-polsce-liczba-moze-siegnac-miliona-sztuk-st8734215> [dostęp 23.11.2025].

⁸ <https://www.samar.pl/rynek-w-liczbach/marki-chinskie-ceny-i-udzialy-rynkowe-w-kanalach-sprzedazy-2025> [dostęp 23.11.2025].

⁹ <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-Pojazdow/OSOBOWE-i-DOSTAWCZE/Pazdziernik-2025r> [dostęp 23.11.2025].



CZY POLSKI BIZNES WYBIERA CHIŃSKIE AUTA?

CZY CHIŃSKA MOTORYZACJA ZDOBYŁA GLOBALNY RYNEK?

Polscy przedsiębiorcy z nieco większym dystansem niż klienci indywidualni podchodzą do chińskiej motoryzacji, o czym świadczą m.in. deklaracje potencjalnych użytkowników. W badaniu przeprowadzonym na zlecenie EFL¹⁰ tylko 15% respondentów wskazało chińskie marki jako preferowane przy planowaniu floty firmowej.auta z Państwa Środka znalazły się daleko za europejskimi (68%), japońskimi (36%), koreańskimi (24%) i tuż za amerykańskimi (17%).

Potwierdzają to też dane Polskiego Związku Przemysłu Motoryzacyjnego. W zestawieniu najpopularniejszych marek osobowych rejestrowanych na firmę w okresie styczeń – październik 2025 r. znalazły się dwie z Chin – MG i Omoda, w sumie 7551 sztuk, odpowiednio na miejscach 19. i 20. W październiku w TOP20 znalazły się trzy chińskie marki (MG, BYD, Omoda) na pozycjach nr 17-19, z łączną liczbą rejestracji 1810 sztuk. Dla porównania – w tym samym miesiącu klienci indywidualni zarejestrowali 2065 aut z Chin pięciu różnych marek¹¹.

Jak wynika z analizy IBRM Samar, po trzech kwartałach 2025 r. chińskie marki miały najwyższy udział w kanale osób fizycznych – 11,06% (15 028 szt.). Widać jednak wzrost w segmencie Leasing & CFM (5,14%, 11 391 szt.) oraz w sprzedaży bezpośredniej firmom (4,30%, 962 szt.)¹².

Na tę ostrożność mogą mieć wpływ czynniki wynikające z krótkiej obecności marek na rynku: dostępność części czy autoryzowanych punktów serwisowych i kompetencje mechaników. Ponieważ rynek wtórny aut z Chin dopiero raczkuje, nie lada wyzwaniem jest szacowanie ich wartości rezydualnych. Wreszcie wśród ryzyk trzeba wymienić sytuację, która już miała miejsce i w Polsce, i na Zachodzie – mianowicie zupełne zniknięcie marki z rynku¹³.

¹⁰ Badanie przeprowadzone wśród osób zaangażowanych w proces podejmowania decyzji o zakupie samochodów służbowych w firmie, próba ogólnopolska N=509, termin realizacji: sierpień 2025.

¹¹ <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-Pojazdow/OSOBOWE-i-DOSTAWCZE/Pazdziernik-2025r> [dostęp 23.11.2025].

¹² <https://www.samar.pl/rynek-w-liczbach/marki-chinskie-ceny-i-udzialy-rynkowe-w-kanalach-sprzedaży-2025> [dostęp 23.11.2025].

¹³ <https://www.samar.pl/wiadomosci/chinskie-auta-w-polsce-nowe-wyzwania-dla-cfm-2025> [dostęp 23.11.2025].

Auta na prąd to jeden z filarów motoryzacyjnej potęgi Chin. Państwo Środka, w przeciwieństwie do Zachodu, podeszło z należytą powagą do tematu elektromobilności. Dzięki m.in. stworzeniu wewnątrz kompletnego łańcucha technologicznego pojazdy elektryczne osiągnęły zupełnie nowy poziom – ilościowy i jakościowy.

Z jednej strony w Chinach powstają budżetowe elektryki, z drugiej – auta o niewiarygodnych parametrach, jak wspomniany już Yangwang U9 Xtreme. Producenci są tak pewni jakości swoich baterii, że oferują na nie oddzielną gwarancję, dłuższą niż na cały pojazd (np. 8 lat lub 160-200 tys. km). W dodatku promują rozwiązanie znacznie bardziej praktyczne niż szybkie ładowanie auta na stacji, mianowicie zaledwie kilkuminutową, bezobsługową wymianę baterii. Innowacje takie jak bateria typu Blade albo auta o rozszerzonym zasięgu (EREV, Extended-Range Electric Vehicle) sprawiają, że chińscy producenci mogą śmiało konkurować z pionierem elektromobilności Teslą. I robią to – koncern BYD, który wytwarza także baterie, w 2024 r. sięgnął po tytuł największego producenta aut elektrycznych na świecie z wynikiem 1 777 965 sztuk¹⁴.

Mimo że w Polsce ogólnie rejestracje pojazdów BEV i PHEV w ciągu 10 miesięcy 2025 r. roku zanotowały imponujące wzrosty, chińskie elektryki nadal są niszą. Jednak trend jest rosnący: udział chińskich hybryd plug-in w łącznych rejestracjach nowych pojazdów osobowych na koniec 2024 r. wyniósł 3,3%, a w czerwcu 2025 r. już ponad 23%¹⁴. Marka BYD w październiku 2024 r. sprzedała tylko 44 samochody. Rok później znalazła się na 19. pozycji w rankingu ogólnym rejestracji aut osobowych z liczbą 873 sztuk, co oznacza wzrost o ponad 1884%. Co ciekawe, zainteresowanie nią jest dwukrotnie większe wśród firm niż klientów indywidualnych¹⁶.



ELEKTRYCZNA EKSPANSJA

Cudowna bateria

Żywotność, która pozwala przejechać 1 mln kilometrów (50 lat, 3,5 tys. cykli); ładowanie dużego akumulatora od 10% do 80% w ok. 26 minut; odporność na ogień, zgniatanie, rozbijanie, pociski, przekłuwanie, korozję w wodzie morskiej; pojemność aż 90,5% przy temperaturze -30 stopni Celsjusza – takie zalety ma innowacyjny akumulator litowo-żelazowo-fosforanowy typu Short Blade koncernu Geely.

¹⁴ <https://www.statista.com/chart/33709/tesla-byd-electric-vehicle-production/> [dostęp 23.11.2025].

¹⁵ <https://www.samar.pl/wiadomosci/chinskie-auta-w-polsce-nowe-wyzwania-dla-cfm-2025> [dostęp 23.11.2025].

¹⁶ <https://www.pzpm.org.pl/pl/Rynek-motoryzacyjny/Rejestracje-Pojazdow/OSOBOWE-i-DOSTAWCZE/Pazdziernik-2025r> [dostęp 23.11.2025].



TRUDNE PARTNERSTWO

Chiny są jednym z największych partnerów handlowych Unii Europejskiej w dziedzinie motoryzacji. Plasują się w czołówce importerów i zajmują niezmiennie pierwsze miejsce pod względem eksportu, a ich pozycja się umacnia. Wystarczy wspomnieć, że w pierwszej połowie 2025 r. kraje wspólnoty zaimportowały z Chin 465 000 aut osobowych (+36,2% rok do roku) o wartości 6,182 mld euro (+3,7%). Eksport zaś wyniósł tylko 92 468 aut o wartości 5,067 mld euro, co stanowi spadek wolumenowy i wartościowy o ponad 42%¹⁷.

Zalew chińskich samochodów to jeden z poważnych problemów, z jakimi boryka się od kilku lat przemysł motoryzacyjny na Starym Kontynencie. Co prawda chińskie elektryki pomagają osiągnąć unijne cele klimatyczne, jednak to prawdziwy cios dla sektora, który stanowi jeden z filarów europejskiej gospodarki. Niskie ceny importowanych pojazdów, będące efektem rządowych dotacji, spowodowały oskarżenia o nieuczciwe praktyki rynkowe i wszczęcie przez Komisję Europejską dochodzenia antysubsydyjnego. Finalnie władze unijne zdecydowały się nałożyć cła wyrównawcze na produkowane w Chinach e-samochody w wysokości od 7,8% do 35,3% (plus obowiązująca wcześniej stawka celna w wysokości 10%), w zależności od tego, w jakim stopniu firmę wspierał chiński rząd i czy współpracowała ona podczas wspomnianego dochodzenia.

Taryfy zaczęły obowiązywać 30 października 2024 r., ale jak wynika ze statystyk za pierwsze półrocze 2025 r., nie odwróciły niekorzystnych dla UE trendów. Wiosną 2025 r. Unia Europejska zainicjowała rozmowy z Pekinem, aby cła wyrównawcze zastąpić cenami minimalnymi na chińskie samochody elektryczne. Miałyby temu towarzyszyć większe inwestycje chińskich producentów elektryków w Europie i transfer technologii. Niezależnie od tego Komisja Europejska zamierza jeszcze w grudniu 2025 r. przedstawić odpowiedź na konkurencję ze strony chińskich e-samochodów. Chodzi o utworzenie nowej kategorii małych, ekonomicznych aut elektrycznych w cenie 15-20 tys. euro.

¹⁷ https://www.acea.auto/files/Economic_and_Market_Report-First_half_2025.pdf [dostęp 23.11.2025].

Chiński rynek motoryzacyjny bije kolejne rekordy. W I połowie 2025 r. w Państwie Środka wyprodukowano prawie 13 mln aut osobowych (to ponad dwukrotnie więcej niż w UE i 1/3 światowej produkcji), a udział ich rejestracji na rynku unijnym urósł do 6%¹⁸. Tylko w sierpniu 2025 r. w 28 krajach europejskich odnotowały wzrost sprzedaży +121% rok do roku, przy czym najlepiej radziły sobie koncerny Geely i SAIC z szeroką ofertą marek o różnorodnych systemach napędowych. Chińskie brandy łącznie znalazły więcej nabywców niż Audi czy Renault¹⁹. Biorąc pod uwagę apetyty producentów i fakt, jak wiele marek i modeli dopiero czeka na premierę w Europie, można się spodziewać, że te liczby będą rosnąć.

Naturalną konsekwencją tego rozwoju jest tworzenie swoich przyczółków na Starym Kontynencie. I tak Xpeng do montażu swoich modeli wykorzystuje zakład Magna Steyr w austriackim Grazu. Leapmotor będzie montowany w hiszpańskiej Saragossie, a marki koncernu Chery – w Barcelonie. Fabryka SAIC powstanie najprawdopodobniej w Hiszpanii lub na Węgrzech, budowę zakładu rozważa również koncern GAC. Najbardziej ambitne są zamierzenia BYD: fabryki w Turcji i na Węgrzech (z łączną produkcją do 300 tys. aut rocznie), kolejna być może w Niemczech, ponadto zakład, który będzie produkować baterie. Do 2028 r. wszystkie sprzedawane w Europie auta BYD mają być produkowane na naszym kontynencie. Niestety Polska nie będzie beneficjentem chińskich planów inwestycyjnych.

Inwestycje w Europie to sposób na zbliżenie się do potencjalnych klientów i uniknięcie ceł, ale czy pomoże utrzymać dobrą passę? Chiński przemysł motoryzacyjny powoli pada ofiarą własnego sukcesu. Gigantyczna produkcja doprowadziła do nadpodaży i wojen cenowych, co w połączeniu z dużym nasyceniem rynku wewnętrznego prowadzi do spadku sprzedaży i gorszych wyników finansowych. Najwięksi gracze są w stanie to przetrwać z niższym zyskiem, ale mniejsi producenci są w dużo trudniejszej sytuacji. Według analiz AlixPartners, do 2030 r. przetrwa tylko 15 z blisko 130 aktywnych dziś marek. Ponadto sektor pojazdów NEV nie został uwzględniony na najnowszej liście branż strategicznych w Chinach. Pominięcie ich w planie rozwoju na lata 2026–2030 oznacza brak dotacji, a to sprawia, że perspektywy dla chińskiej motoryzacji rysują się nieco mniej optymistycznie.



GLOBALNY WYŚCIG Z OBJAWAMI ZADYSZKI

¹⁸ https://www.acea.auto/files/Economic_and_Market_Report-First_half_2025.pdf [dostęp 23.11.2025].

¹⁹ <https://www.jato.com/resources/media-and-press-releases/chinese-car-brands-outsell-renault-in-europe-in-august> [dostęp 23.11.2025].

