



ASIA EXPLAINED

TO ANALYZE, TO DEBATE, TO UNDERSTAND

AE MicroMacro – Chiny

Łukasz Sarek.

13 grudnia 2019

Nowy sukces BYD w Europie

Co się wydarzyło? 9 grudnia chińska firma BYD ogłosiła, że trzy dni wcześniej zawarła umowę o dostawę 250 autobusów elektrycznych z Keolis Nederland BV, holenderską spółką córką globalnego dostawcy usług transportu publicznego. Autobusy mają wejść na linie w końcu 2020 r. I będą obsługiwały region IJssel-Vecht z takimi miastami jak Zwolle, Apeldoorn, and Lelystad. Keolis zamówił trzy wersje autobusów BYD 8,7-metrowy, 12-metrowy i 13 metrowy.

Kto jest kim? Keolis to operator transportu publicznego z siedzibą w Paryżu, który zarządza sieciami transportu publicznego dla ponad 300 władz jednostek administracyjnych różnego szczebla w 16 krajach, również w Chinach. Keolis jest spółką w praktyce należącą do dwóch podmiotów: SNCF (francuski narodowy przewoźnik kolejowy) – partner większościowy oraz do Caisse de dépôt et placement du Québec – partner mniejszościowy. BYD jest wiodącym chińskim producentem pojazdów elektrycznych oraz podzespołów do takich pojazdów. W segmencie autobusów elektrycznych ustępuje jednak innym chińskim rodzimym konkurentom takim jak np. Yutong i Foton. Firma odnosi natomiast sukcesy na rynkach międzynarodowych, na których do października br. miała sprzedać ponad 50 tys. autobusów elektrycznych. BYD założyła dwa zakłady produkcyjne w Europie: na Węgrzech i we Francji. Francuskie zakłady w Beauvais wydają się być działającą wciąż na niewielką skalę montownią z ograniczonymi możliwościami produkcyjnymi. Na Węgrzech są produkowane niektóre elementy ale zakłady wciąż jednak w przeważającym stopniu mają charakter montowni.

Kontekst. Subsidia jakie rząd w Pekinie przeznaczył na rozwój branży samochodów elektrycznych miały istotne znaczenie dla wzrostu wielu chińskich firm i dla wzrostu popytu na elektryczne samochody pasażerskie i autobusy. W ostatnich latach subsydia zostały jednak znacząco zmniejszone, co wpłynęło na zmniejszenie tempa wzrostu zapotrzebowania na pojazdy elektryczne w Chinach. BYD jest jedną z firm dotkniętych skutkami obniżenia dotacji. Podczas gdy rządowe wydatki na transport publiczny wciąż wspierają rozwój produkcji i sprzedaż autobusów elektrycznych, to spadek popytu na elektryczne samochody pasażerskie zmusza chińskie firmy do ekspansji zagranicznej.

1



ASIA EXPLAINED

TO ANALYZE, TO DEBATE, TO UNDERSTAND

Rosnący popyt na zeroemisyjny transport publiczny w Europie jest szansą dla chińskich producentów autobusów elektrycznych. [W samych tylko trzech kwartałach 2019 r. w Europie Zachodniej i Polsce zarejestrowano ponad 1000 autobusów elektrycznych.](#)

Znaczenie dla Polski

BYD jest bezpośrednim konkurentem Solarisa, polskiego producenta autobusów elektrycznych. [Solaris podaje, że jest największym producentem autobusów elektrycznych w Europie](#) w 2019 r. pod względem pozyskanych zamówień. W rankingu, w którym kryterium jest liczba zarejestrowanych [w pierwszych trzech kwartałach 2019 autobusów](#) [ustępuje jednak zarówno BYD jak i holenderskiemu VDL](#). W 2019 r. zarówno Solaris jak i BYD uzyskały kilka istotnych kontraktów w Europie. Solaris między innymi w czerwcu dostał zamówienie na 90 autobusów do Berlina, w lipcu ostatecznie uzyskał zamówienie na [250 autobusów dla Mediolanu](#), w sierpniu na dostawę [30 sztuk dla Wenecji](#) a we wrześniu [21 dla Oslo](#). We wrześniu BYD pozyskała zamówienie na [20 autobusów do Niemiec](#). W 2019 r. [Nobina największy nordycki operator autobusów zwiększył zamówienie dla BYD do 138 sztuk](#). Pojazdy będą obsługiwały trasy w Szwecji, Norwegii i Danii. BYD również dostarczy [autobusy dla włoskiej Messyny](#).

BYD próbowało również konkurować z Solarisem w Polsce. W 2016 r. BYD wzięło udział w przetargu o dostawę 20 autobusów elektrycznych dla Krakowa. [Chińska firma odwoływała się od decyzji](#) wskazującej na Solarisa jako zwycięzcę uzasadniając to nieuczciwymi warunkami przetargu. Kiedy jednak warunki przetargu zostały częściowo zmienione uwzględniając zastrzeżenia, [chińska firma nie wzięła udziału w kolejnej rundzie](#). Obie firmy ponownie stanęły w szranki w listopadzie 2018 r. [w o wiele większym niż poprzednie przetargu na dostawę 130 autobusów dla Warszawy](#). Już w listopadzie Iberia, producent samochodów marki SEAT i jednocześnie przedstawiciel BYD w Polsce podnosił, że warunki przetargu zostały skonstruowane tak by faworyzować Solarisa. [Odwołanie zostało odrzucone przez KIO i w lutym br. Solaris uznany został za zwycięzcę](#) przetargu. W lipcu [MZA w Warszawie podpisały wartą 400 mln pln umowę z Solarisem](#). Autobusy mają być dostarczone w 2020. Wcześniej [w 2014 BYD również przegrała konkurencję z Solarisem w Warszawie](#) o dostawę 10 autobusów elektrycznych.

Ekspansja BYD w Europie może mieć wpływ na sprzedaż autobusów przez Solarisa i jego rozwój na rynku międzynarodowym. Sukcesy BYD mogą również ułatwić pozyskiwanie



ASIA EXPLAINED

TO ANALYZE, TO DEBATE ,TO UNDERSTAND

zamówień w Europie przez inne firmy chińskie jak Yutong, które już są obecne na tym rynku. Solaris jest obecnie własnością hiszpańskiego CAF, po tym jak [został sprzedany w maju 2018r. przez założycielkę firmy Solange Olszewska.](#)