

Rosja walczy z zalewem chińskich aut

Iwona Wiśniewska

30 lipca rosyjska Agencja ds. Regulacji Technicznych i Metodologii (Rosstandart) cofnęła certyfikaty dopuszczające wybrane modele czterech chińskich marek samochodów ciężarowych (Dongfeng, Foton, FAW i Sitrak) oraz nadwozia do nich firmy Foton do sprzedaży na rosyjskim rynku. Kontrole Rosstandartu miały wykazać, że pojazdy te nie spełniają wymogów dotyczących skuteczności hamulców czy poziomu emitowanego hałasu. Jest to kolejne posunięcie Kremla tego typu – od 1 października 2024 r. aż o 85% zwiększono obowiązkową opłatę recyklingową (zależnie od pojemności silnika wynosi ona równowartość od 520 do 4810 dolarów) na sprowadzane auta osobowe, co uderzyło głównie w import z Chin.

Działania Rosstandartu należy interpretować jako element polityki protekcyjnej Moskwy, mające na celu ochronę rosyjskiej branży motoryzacyjnej. Nie jest ona bowiem w stanie konkurować na zasadach rynkowych z masowo importowanymi markami chińskimi. W ostatnich dniach lipca trzy największe koncerny motoryzacyjne FR poinformowały o skróceniu tygodnia pracy do czterech dni – Kamaz i Gaz od 1 sierpnia, a AwtoWAZ od 29 września – co stanowiło reakcję na ich pogarszającą się sytuację ekonomiczną. Sprzedaż w Rosji samochodów ciężarowych (powyżej 14 ton) w pierwszym półroczu 2025 r. spadła o 60%, do ok. 20 tys. maszyn, a osobowych – o 26%, do 530 tys. sztuk. Celem działań tamtejszych władz jest częściowe zastępowanie importu z ChRL miejscową produkcją chińskich aut.

Komentarz

- **Problemy, z jakimi boryka się obecnie rosyjska branża motoryzacyjna, to wynik zarówno ostrej konkurencji ze strony Chin, jak i pogarszającej się na skutek sankcji sytuacji ekonomicznej.** Od początku 2025 r. obserwujemy spowolnienie tempa wzrostu gospodarczego w FR (m.in. produkcja przemysłowa wzrosła w pierwszym półroczu o 1,4%, wobec 4,8% rok wcześniej). Wysokie stopy procentowe mocno hamują popyt, co odbija się także na branży motoryzacyjnej. Przykładowo ograniczenie części projektów infrastrukturalnych, zwłaszcza w budownictwie, doprowadziło już do zerwania ok. 20 tys. umów leasingowych na auta ciężarowe, które wróciły do dilerów.
- **Po inwazji Rosji na Ukrainę chińskie marki zdominowały rosyjski rynek motoryzacyjny.** W 2024 r. ich udział w sprzedaży nowych samochodów osobowych wyniósł prawie 60% (wobec 2% w 2019 r. i 9 % w 2021 r.), a w przypadku ciężarówek – ok. 65% (w 2019 r. było to ok. 1%). Zapełniły one tym samym lukę, która powstała po wycofaniu się z Rosji koncernów zachodnich. O ile jednak te ostatnie dużą część sprzedawanych na tym rynku

aut produkowały na miejscu (dotyczy to zwłaszcza samochodów osobowych), wykorzystując lokalne łańcuchy dostaw komponentów oraz tamtejszą rozbudowaną bazę produkcyjną, o tyle producenci z ChRL w znakomitej większości dostarczają auta wytworzone u siebie. Przejście na import chińskich marek oznacza więc dla rosyjskiego sektora motoryzacyjnego degradację.

- **Od Chin zależna pozostaje również produkcja aut rosyjskich.** Dzięki dostawom podzespołów i części (zwłaszcza tych najbardziej skomplikowanych, tj. automatycznych skrzyni biegów, systemów bezpieczeństwa ABS, elektroniki) z ChRL branża motoryzacyjna była w stanie wyjść z zapaści, w którą popadła w 2022 r. Pekin zezwolił ponadto na produkcję własnych aut koncernów JAC i Automobile Chery pod rosyjskimi markami (są one jednak dwukrotnie droższe niż w Chinach). W efekcie w 2024 r. w Rosji wyprodukowano o 5% więcej samochodów ciężarowych niż w 2021 r. Z kolei produkcja pojazdów osobowych zanotowała spadek – o 55% r/r, choć i tak był to lepszy wynik (o 60%) niż w kryzysowym 2022 r.
- **Odpowiedzią Kremla na rosnący import chińskich aut jest wzrost protekcjonizmu.** Głównym lobbystą ograniczenia dostaw z ChRL okazał się Siergiej Czemezow – szef państwowej korporacji Rostech, kontrolującej ok. 70% produkcji zbrojeniowej FR, a także dwa największe koncerny samochodowe: Kamaz i AwtoWAZ. W efekcie tych działań od 1 października 2024 r. podniesiono obowiązkową opłatę recyklingową na sprowadzane auta, co poprzedził nagły wzrost dostaw z Chin, jako że dilerzy gromadzili zapasy. Poprzez wstrzymanie przez Rosstandart sprzedaży wybranych chińskich ciężarówek (wcześniej, w styczniu br., w podobny sposób uderzono w wywrotki marki Shacman) Kreml chce też doprowadzić do poprawy wyników finansowych Kamazu. W przeszłości władze FR wielokrotnie wykorzystywały regulacje administracyjne do walki z konkurencją (np. gruzińskimi czy mołdawskimi winami). Należy zauważyć, że mimo wątpliwości dotyczących systemu hamulcowego chińskich marek Rosstandart nie wstrzymał całkowicie ich użytkowania.
- **Ograniczenie dostępu do rosyjskiego rynku gotowych importowanych aut ma skłonić chińskich producentów do zwiększania produkcji w Rosji.** Od 2025 r. swoje zakłady w FR ma jedynie Haval. Do ubiegłego roku również dwa modele koncernu Chery Automobile montowano w królewieckich zakładach Awtotor, nie udało się jednak wynegocjować warunków przedłużenia umowy, w związku z czym producent z ChRL najprawdopodobniej przeniesie się do Kazachstanu. Chińscy inwestorzy uznają rynek rosyjski za ryzykowny i trawiony korupcją, są też generalnie niechętni lokalizowaniu istotnej części wartości dodanej poza Chinami (nie tylko w odniesieniu do FR). Nie wiadomo, jak Pekin zareaguje na protekcjonizm i próbę przymuszania do inwestycji w Rosji – do tej pory nie odpowiedział nawet na podniesienie opłaty recyklingowej jesienią 2024 r., choć dysponuje szeregiem instrumentów presji na Moskwę. Od 2022 r. zależność FR od ChRL bardzo wzrosła – ta ostatnia nie tylko dostarcza niezbędne towary podwójnego zastosowania, lecz także zasila Rosję finansowo, kupując od niej surowce, jak również wspomaga ją w realizacji transakcji transgranicznych. Mimo doraźnych różnic interesów obu stron, w tym tych dotyczących sektora motoryzacyjnego, zacieśnianie relacji między nimi będzie jednak postępować, gdyż przynosi strategiczne korzyści obu reżimom.