

BYD muốn mua nhà máy bỏ không ở châu Âu

16:09 19/05/2026

Hãng xe điện Trung Quốc BYD đang đàm phán với Stellantis và nhiều đối tác châu Âu nhằm mua lại các nhà máy ngừng hoạt động để sản xuất xe ngay tại chỗ, qua đó tránh mức thuế nhập khẩu lên tới 45% mà Liên minh châu Âu áp lên xe điện Trung Quốc.

Hãng xe điện BYD đang tăng tốc kế hoạch mở rộng sản xuất tại châu Âu khi tiến hành đàm phán với Stellantis và một số nhà sản xuất ô tô để tiếp quản các nhà máy đã ngừng hoạt động.

Thông tin được Phó Chủ tịch điều hành BYD Stella Li xác nhận bên lề một hội nghị tổ chức tại London. Theo bà Li, công ty đang thảo luận với nhiều đối tác châu Âu về khả năng mua lại và vận hành trực tiếp các nhà máy này, trong đó Ý là một trong những địa điểm được xem xét xây dựng cơ sở sản xuất mới.

Đáng chú ý, BYD khẳng định muốn tự vận hành nhà máy thay vì liên doanh với đối tác địa phương như nhiều hãng xe Trung Quốc khác đang triển khai tại châu Âu.

Động thái của BYD diễn ra trong bối cảnh Liên minh châu Âu (EU) áp dụng hàng rào thuế quan mạnh tay với xe điện nhập khẩu từ Trung Quốc. Từ tháng 10/2024, Brussels áp thêm mức thuế lên tới 45% đối với xe điện Trung Quốc, ngoài mức thuế nhập khẩu tiêu chuẩn 10%.



Điều này khiến giá xe sản xuất tại Trung Quốc tăng mạnh khi đưa vào thị trường châu Âu. Theo giới phân tích, tổng chi phí thuế có thể khiến mỗi chiếc xe tăng thêm hàng chục nghìn euro trước khi đến tay người tiêu dùng.

Trong bối cảnh đó, việc xây dựng nhà máy ngay tại châu Âu được xem là giải pháp chiến lược giúp BYD tránh được rào cản thuế quan. Những mẫu xe lắp ráp tại Ý hoặc Đức sẽ được tính là sản phẩm có xuất xứ châu Âu, qua đó không còn chịu mức thuế cao như xe nhập khẩu trực tiếp từ Trung Quốc.

BYD thực tế đã theo đuổi kế hoạch này từ đầu năm 2025. Hãng từng đàm phán để tiếp quản một phần nhà máy của Volkswagen tại Dresden, Đức. Nhà máy này đóng cửa từ cuối năm 2025 và được định giá khoảng 100-300 triệu euro.

Lợi thế lớn của cơ sở tại Dresden là đã có sẵn dây chuyền lắp ráp xe điện hoàn chỉnh. BYD được cho là đang cân nhắc sử dụng địa điểm này để sản xuất các mẫu Seal hoặc dòng xe điện thế hệ mới dành riêng cho thị trường châu Âu. Song song với Volkswagen, BYD cũng mở rộng đàm phán với Stellantis - tập đoàn đang tạm dừng nhiều nhà máy tại châu Âu do sản lượng suy giảm. Stellantis từng ghi nhận khoản lỗ ròng tới 6,4 tỉ euro trong nửa cuối năm 2024.

Hiện Stellantis đã hợp tác với Leapmotor để sản xuất mẫu xe điện B10 và một mẫu Opel mới tại nhà máy Zaragoza, Tây Ban Nha. Tuy nhiên, khác với mô hình hợp tác của Leapmotor, BYD muốn nắm toàn quyền điều hành nhà máy thay vì chia sẻ với đối tác bản địa. Đây cũng là điểm khiến các cuộc đàm phán trở nên phức tạp hơn. Chính quyền địa phương và các công đoàn tại châu Âu thường ưu

tiên mô hình liên doanh nhằm đảm bảo việc làm, duy trì quyền kiểm soát và cam kết sản xuất lâu dài.

Trong khi đó, BYD muốn trở thành nhà điều hành duy nhất, điều có thể kéo theo nhiều tranh cãi liên quan tới lao động, tỷ lệ nội địa hóa và chính sách phát triển công nghiệp tại châu Âu.

Nếu kế hoạch thành công, BYD được dự báo sẽ tạo sức ép lớn lên thị trường xe điện châu Âu nhờ lợi thế giá bán. Hiện các mẫu xe của hãng như Atto 3, Seal, Sealion 6 và Sealion 7 đang chịu bất lợi vì giá cao do thuế nhập khẩu.

Theo ước tính, việc sản xuất ngay tại châu Âu có thể giúp BYD giảm từ 8.000 đến 15.000 euro cho mỗi xe, tùy mẫu xe và chi phí vận hành. Điều này sẽ giúp mẫu Seal cạnh tranh trực tiếp ở phân khúc phổ thông, trong khi Atto 3 có thể đối đầu mạnh mẽ với Volkswagen ID.3 hay Peugeot e-2008.

Năm 2025, BYD đã bán được khoảng 4,6 triệu xe năng lượng mới trên toàn cầu. Dù doanh số tại châu Âu hiện còn khiêm tốn, hãng xe Trung Quốc được cho là đang đặt cược lớn vào thị trường này trong giai đoạn tới, đặc biệt khi các mẫu xe “Made in Europe” có thể giúp mở rộng đáng kể sức tiêu thụ.

Phương Thảo (t/h)