

Sprzedaż udziałów w terminalu w Hamburgu: Scholz nie chce sporu z Chinami

Sebastian Płóciennik

Niemiecka koalicja rządząca – zmagająca się w ostatnich miesiącach z dylematami wokół metod walki z kryzysem energetycznym i wsparcia dla Ukrainy – stanęła niedawno przed koniecznością rozwiązania kolejnego sporu. Dotyczył on planów zakupu przez chiński koncern spedycyjny COSCO 35% udziałów w hamburskim terminalu kontenerowym (Container Terminal Tollerort GmbH, CTT). Spółka zarządzająca obiektem jest własnością Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA), jednego z największych niemieckich przedsiębiorstw branży spedycyjno-transportowej, należącego w 69% do Wolnego i Hanzeatyckiego Miasta Hamburg. Jej zarząd liczy na to, że wejście chińskiego kapitału pozwoli na wzmocnienie konkurencyjności terminalu i poprawi jego pozycję w segmencie obsługi wymiany towarowej z ChRL.

Zgodnie z prawem warunkiem realizacji sprzedaży większych niż 25% udziałów, których nabywcami miałyby być podmioty spoza UE, jest jednomyślna decyzja rządu federalnego o braku sprzeciwu. W ten sposób państwo niemieckie kontroluje branżę i przedsiębiorstwa istotne z punktu widzenia strategicznego interesu RFN. Z tego narzędzia skorzystano np. w 2018 r., kiedy zablokowano sprzedaż chińskim inwestorom nadreńskiego IMST z branży komunikacyjnej, producenta maszyn Leifeld Metal Spinning z Nadrenii Północnej-Westfalii, a w kwietniu tego roku – firmy Hayer Medical z Bad Ems, produkującej aparaty wspomagające oddychanie.

Za zablokowaniem transakcji HHLA-COSCO opowiadali się przede wszystkim Zieloni – w szczególności szef resortu gospodarki Robert Habeck. W tej sprawie udało mu się zebrać szerokie poparcie wśród ministrów rządu federalnego. Odmienną perspektywę miał jednak Urząd Kanclerski, który naciskał na sprzedaż udziałów. Wiele wskazywało na to, że nastąpi pat i decyzja o sprzeciwie – formalnie wymagana do końca października – zostanie odsunięta w czasie. Ostatecznie rząd miał zawrzeć kompromis: transakcja dojdzie do skutku, ale obejmie udział mniejszościowy w wysokości 24,9%, czyli poniżej progu umożliwiającego wydanie przez władze zakazu zakupu.

Komentarz

- Według przeciwników transakcji jej przeprowadzenie przełoży się na rozszerzenie – i tak już znaczących – wpływów chińskiego kapitału w strategicznym dla Europy sektorze transportu morskiego i infrastruktury portowej. COSCO jest obecnie czwartym największym operatorem żeglugowym na świecie, zdolnym przyciągać pokaźne

wolumeny towarowe do swojej infrastruktury portowej. W Europie obejmuje ona duże terminale w Pireusie, Walencji, Bilbao, Zeebrugge, Antwerpii, Rotterdamie oraz Vado Ligure. Według DGAP chińskie podmioty mają już udziały w 18 portach UE. Potencjał COSCO jest dodatkowo wzmacniany przez przynależność tego koncernu do kierowanej przez władze w Pekinie grupy SASAC, która sprawuje kontrolę nad blisko 100 chińskimi spółkami sektorów stalowego, wydobywczego, stocznioowego, komunikacyjnego, transportowego itd. To sieciowa struktura, która poprzez wzajemne wsparcie daje należącym do niej podmiotom istotną przewagę względem konkurentów i zwiększa szanse tych podmiotów na ekspansję na rynku UE.

- COSCO należy do państwa chińskiego, będzie zatem realizować nie tylko własne cele ekonomiczne, lecz także interesy rządu w Pekinie. Zasadnicza wątpliwość dotyczy tego, jak zachowa się w razie konfliktów politycznych z UE i czy w skrajnym wypadku nie podejmie prób dezorganizacji działania europejskich terminali. Nie jest to scenariusz teoretyczny, czego dowodzi doświadczenie sprzedaży części udziałów Bayernoil (rafinerie Vohburg i Neustadt Donau) rosyjskiej Rosniefti, która próbowała blokować ważne dla interesów firmy decyzje. Na dodatkowe zagrożenia zwracała uwagę Komisja Europejska, która wiosną 2022 r. ostrzegała rząd RFN przed utratą kontroli nad wrażliwymi danymi dotyczącymi transportu sprzętu obronnego przechodzącego przez port w Hamburgu. Poza tym Chiny nigdy nie pozwoliłyby na podobną transakcję na swoim rynku: europejskie firmy nie mogą tam oferować usług nawet w transporcie wodnym śródlądowym. Odpowiedź na taką dyskryminację powinna być symetryczna: brak możliwości inwestowania chińskiego kapitału w terminale na obszarze UE.
- Otoczenie kanclerza Olafa Scholza twierdziło jednak, że powyższe argumenty są przesadzone. Sprzedanie jedynie mniejszościowego udziału miało wydatnie ograniczyć rolę COSCO w strategicznych decyzjach o funkcjonowaniu terminalu, a przewidywana dalsza redukcja pakietu akcji do 24,9% oznacza, że inwestor nie będzie dysponował nawet tzw. mniejszością blokującą, istotną np. w przypadku zmian w statucie spółki. Także obawy o wpływ na działalność całego portu w Hamburgu nie mają solidnych podstaw. Terminal Tollerort jest wprawdzie dość nowoczesny, ale jednocześnie najmniejszy (ma jedynie 4 stanowiska cumownicze i 14 suwnic bramowych), podczas gdy największy w porcie w Hamburgu Burchardkai posiada 10 stanowisk i 30 suwnic. W kontekście tego uzasadnienia wątpliwości budzi jednak argument podnoszony przez zwolenników transakcji, że odrzucenie oferty COSCO oznaczałoby pogorszenie pozycji konkurencyjnej Hamburga względem innych portów UE (w szczególności Rotterdamu i Antwerpii), gdzie już zaangażowali się chińscy inwestorzy i które korzystają na obsłudze potoków towarowych z ChRL. Taki punkt widzenia zachęca do spekulacji, że Chińczycy dopiero po transakcji ogłoszą faktyczną skalę ekspansji w infrastrukturę przeładunkową w RFN. Scholzowi może szczególnie zależeć na wzmocnieniu pozycji Hamburga, jako że był burmistrzem tego miasta w latach 2011–2018. Nie bez znaczenia jest również to, że na początku listopada kanclerz wybiera się z wizytą do Chin: szybki kompromis w sprawie umowy COSCO–HHLA nie będzie zatem obciążał i tak zapewne trudnych rozmów z przewodniczącym Xi Jinpingiem.
- Spór w niemieckim rządzie uważnie obserwują partnerzy z UE. Dla niektórych z nich kwestia sprzedaży terminalu Tollerort może być – podobnie jak w przypadku ogłoszonej

niedawno „tarczy energetycznej” (zob. [Niemcy na wojnie energetycznej: 200 mld euro na walkę z cenami energii](#)) – przykładem braku konsekwencji w polityce europejskiej RFN. Berlin był przychylny sprzedaży koncernowi COSCO przez Grecję portu w Pireusie w 2016 r., ponieważ traktował to jako szansę na zwiększenie wpływów do greckiego budżetu i przyspieszenie prywatyzacji. Gdy relacje z Chinami uległy pogorszeniu, wówczas Niemcy zaczęły dużo ostrożniej podchodzić do ekspansji tamtejszych firm w Europie. Zmianę nastawienia w UE odczuła np. Chorwacja, która ostatecznie zrezygnowała z transakcji dotyczącej zarządzania przez chińskie podmioty terminalem w Rijece (zob. [Budowa nowego terminalu głębokowodnego w Rijece](#)). Presja kanclerza Scholza na sprzedaż udziałów w terminalu Tollerort sprawia wrażenie przynajmniej częściowego powrotu Niemców do argumentów czysto ekonomicznych w ocenie napływu chińskich inwestycji – priorytetowe znaczenie ma mieć konkurencyjność niemieckich portów. Z perspektywy partnerów w UE to regres w stosunku do składanych wielokrotnie deklaracji o „punkcie zwrotnym” (*Zeitenwende*) i konieczności wzmacniania autonomii strategicznej Europy.

- W samych Niemczech kwestia transakcji HHLA–COSCO wpisuje się w trudną dyskusję o przyszłości polityki zagranicznej i modelu ekonomicznego RFN. Jej przedmiotem są w istocie wnioski z rosyjskiej napaści na Ukrainę i narastającego systemowego konfliktu z dyktaturami. Zieloni i większość FDP skłaniają się ku ograniczeniu zależności ekonomicznych od Chin i stopniowemu rozbudowaniu współpracy z innymi regionami świata – zwłaszcza państwami demokratycznymi. Z kolei SPD i jej kierownictwo są ostrożniejsze w tej kwestii. Wśród socjaldemokratów częściej słychać opinię, że gospodarki niemieckiej nie stać na otwarty konflikt z ChRL, a ponadto RFN powinna utrzymywać w miarę poprawne relacje polityczne także z państwami, z którymi nie podziela wartości w obszarze przestrzegania praw człowieka i demokracji. Powyższe kontrowersje ogniskują się obecnie w pracach nad rządowym dokumentem o nowej strategii wobec Chin (zob. [Niebezpieczne podobieństwo. Ku rewizji polityki RFN wobec Chin](#)). Presja kanclerza Scholza na sprzedaż udziałów w hamburskim terminalu zwiększy zapewne czujność partnerów koalicyjnych i wydłuży proces uzgadniania stanowiska w tej kluczowej dla przyszłości RFN sprawie.