

Wielkie przetasowanie w portach: Chińczycy sprzedają USA swoje terminale

Sandra Baniak-Stachowiak

4 marca CK Hutchison, holding z siedzibą w Hongkongu, poinformował o zawarciu porozumienia o sprzedaży 90% udziałów w Panama Ports Company (PPC) oraz 80% udziałów w Hutchison Port Holdings i Hutchison Port Group (HPH; pozostałe 20% należy od 2006 r. do singapurskiego operatora portowego PSA). CK Hutchison Holdings to własność multimiliardera z Hongkongu Li Ka-shinga (posiada on pakiet kontrolny 30,36% akcji w spółce) – skupia m.in. spółki telekomunikacyjne, infrastrukturalne i zarządzające terminalami portowymi. Nabywcą aktywów portowych jest konsorcjum złożone z amerykańskiego BlackRock (największego na świecie funduszu inwestycyjnego), należącego do niego funduszu Global Infrastructure Partners, a także trzeciego podmiotu – Terminal Investment Limited, spółki zależnej szwajcarsko-włoskiego Mediterranean Shipping Company – MSC (największego na świecie armatora).

Dzięki transakcji nowi inwestorzy przejmą zarządzanie portami Balboa i Cristobal położonymi po obu stronach Kanału Panamskiego oraz 43 terminalami kontenerowymi w 23 krajach na świecie, m.in. w Holandii (Rotterdam, Amsterdam, Velsen, IJmuiden), Belgii (Antwerpia), Wielkiej Brytanii (Felixstowe, Londyn, Harwich), Niemczech (Duisburg), Szwecji (Sztokholm), Hiszpanii (Barcelona) i Polsce (Gdynia; zob. Aneks), a także w Australii, Korei Południowej, Meksyku, Arabii Saudyjskiej oraz Zjednoczonych Emiratach Arabskich. CK Hutchison nie sprzedaje jednak swoich terminali w Chinach kontynentalnych i w Hongkongu.

Transakcja obejmująca Panama Ports Company (PPC) zostanie przeprowadzona oddzielnie, po potwierdzeniu przez rząd Panamy proponowanych warunków kupna i sprzedaży. Konsorcjum przewiduje, że zostanie ona sfinalizowana do 2 kwietnia 2025 r. Z kolei do nabycia 43 terminali na całym świecie ma dojść w trybie przyspieszonym, o ile BlackRock-TiL przeprowadzi badania *due diligence*, rozliczy ostateczną dokumentację i otrzyma zgody wszystkich niezbędnych organów regulacyjnych. Nie wskazano konkretnego terminu zrealizowania tej transakcji, niemniej prawdopodobny scenariusz zakłada, że postępowania antymonopolowe – szczególnie w UE – mogą potrwać.

Komentarz

- **Akwizycję publicznie przedstawia się jako inwestycję biznesową, bez związku z obecnymi napiętymi relacjami na linii Waszyngton–Pekin**, w tym wojną handlową i możliwym wprowadzeniem przez USA opłat za zawijanie do tamtejszych portów przez statki wybudowane w stocznich w ChRL oraz dla chińskich operatorów i armatorów

(również tych pływających pod amerykańską banderą), a także tych właścicieli, którzy w Chinach zamówili swoje nowe jednostki. O tym, że za sprzedażą aktywów mogły stać motywacje biznesowe, świadczy m.in. pogarszająca się w ostatnich latach pozycja rynkowa CK Hutchison. Akcje holdingu utrzymywały się na poziomie sprzed 20 lat, a w ciągu dekady HPH spadł z drugiego na szóste miejsce wśród największych operatorów portowych na świecie, choć wolumen jego przeładunków zasadniczo się nie zmieniał (w 2012 r. – 44 mln TEU, a w 2023 r. – 43 mln TEU).

- **Decyzja holdingu CK Hutchison o sprzedaży swoich zagranicznych aktywów może jednak wiązać się z presją prezydenta Donalda Trumpa na przejęcie kontroli nad Kanałem Panamskim.** W przestrzeni publicznej nie pojawiły się dotąd informacje na temat ewentualnych rozmów politycznych w tej sprawie. Li Ka-shing, właściciel CK Hutchison, pochodzi z Hongkongu i cieszy się pewną niezależnością od władz w Pekinie, choć prowadzi w Chinach rozliczne interesy. Szlak panamski ma dla Stanów Zjednoczonych znaczenie strategiczne – odpowiada za 40% ruchu kontenerowego, skraca żeglugę (z Azji na wschodnie wybrzeże USA) o około dwa tygodnie i stanowi alternatywę dla transportu kolejowego między zachodnią a wschodnią częścią kraju. Transakcja nie dotyczy jednak zarządzania samym kanałem, który pozostaje we władaniu Panamy, lecz jedynie dwóch terminali znajdujących się po jego obu stronach.
- **W ostatnich latach singapurski operator portowy PSA (zarządzający m.in. w gdańskim Baltic Hub) planował odsprzedaż swoich 20% udziałów w Hutchison Port Holdings za kwotę ok. 4 mld dolarów innym podmiotom.** W grze byli m.in. państwowe przedsiębiorstwo China Merchants Group i inny chiński państwowy inwestor – armator COSCO (czwarta największa linia kontenerowa na świecie). Do transakcji nie doszło najprawdopodobniej przez naciski na singapurskiego operatora portowego ze strony USA, obawiających się umocnienia chińskich podmiotów w portach na całym świecie. Zmiana udziałowca większościowego może odwieść PSA od sprzedaży swoich udziałów, jako że ten operator portowy ściśle współpracuje z armatorem MSC.
- **Transakcja to najdroższa w historii akwizycja terminali portowych, opiewająca na kwotę 22,8 mld dolarów.** Dzięki niej MSC, globalny lider w żegludze kontenerowej, stanie się przodującym operatorem portowym na świecie, wyprzedzając singapurskie PSA. MSC będzie mieć łącznie udziały w terminalach znajdujących się w 11 z 15 największych portów kontenerowych w Europie (nie będzie obecny jedynie w greckim Pireusie, hiszpańskim Algeciras, maltańskim Marsaxlokk i Gdańsku).
- **Dzięki akwizycji MSC umocni swoją pozycję na rynku żeglugowym, pogłębiając swój wpływ m.in. na funkcjonowanie polskich portów.** Będzie mógł na szerszą skalę kształtować siatki swoich serwisów żeglugowych w oparciu o własne terminale, co jest powszechną praktyką wśród armatorów. Jednocześnie MSC rozwija usługi logistyczne, spedycyjne i obsługi celnej na całym świecie poprzez swoją spółkę zależną MEDLOG, a w Europie Środkowo-Wschodniej – przewozy intermodalne realizowane przez METRANS, spółkę zależną Hamburger Hafen und Logistik AG (HHLA; MSC zakupiło w ub.r. 49,9% udziałów w tym niemieckim operatorze logistyczno-portowym), mając ambicję przejęcia kontroli nad całym łańcuchem logistycznym.
- **Transakcja może także stanowić pozytywny impuls do rozwoju terminalu GCT w Gdyni, w tym w obszarze mobilności wojskowej, i zwiększenia obecności w tym porcie**

armatora MSC. Może to również wpłynąć na wzrost liczby połączeń żeglugowych z gdyńskim portem zarówno MSC, jak i współpracującego z nim w ramach serwisów między Europą a Azją oraz basenem Morza Śródziemnego a Azją sojuszu Premier Alliance, złożonego z linii kontenerowych japońskiego Ocean Network Express, południowokoreańskiego HMM i tajwańskiego Yang Ming.

Aneks. Wykaz należących do spółek Hutchison terminali w europejskich portach

Państwo	Terminal i udziały w nim
Holandia	Rotterdam: Euromax (45%), ECT Delta (89,37%), Delta 2 (60,78%) Amsterdam: Amsterdam Container Terminal (100%), TMA Amsterdam (50%) Velsen: TMA (50%) Ijmuiden: Ijmuiden Csy Haringhaven (50%)
Belgia	Antwerpia-Brugia: TMA Antwerp (50%)
Hiszpania	Barcelona: Barcelona Europe South Terminal (100%)
Szwecja	Sztokholm: Hutchison Ports Stockholm (100%)
Polska	Gdynia: Gdynia Container Terminal (100%)
Wielka Brytania	Felixstowe: Port of Felixstowe (100%) Harwich: Harwich International Port (100%) Londyn: London Thamesport (80%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych branżowych.