

Gospodarka Niemiec – pandemiczne uderzenie i jego konsekwencje

Konrad Popławski

Z danych i prognoz dotyczących stanu niemieckiej gospodarki wynika, że wpadnie ona w tym roku w najgłębszy kryzys w swej powojennej historii. Nawet bezprecedensowa skala wsparcia państwa nie jest w stanie zapobiec negatywnym skutkom załamania globalnej koniunktury i zamknięcia gospodarki. Zarazem wybór przez rząd masowych interwencji i pomocy publicznej jako sposobu jej ratowania niesie ze sobą istotne długofalowe konsekwencje: udział państwa w gospodarce, a więc także jego wpływ na sektor prywatny, znacząco wzrosnie. Będzie to eksperyment, którego Niemcy w swej powojennej historii nie doświadczyły. Zachwianiu może ulec delikatna równowaga między rządem federalnym a firmami. Przez dekady zwłaszcza silny sektor małych i średnich przedsiębiorstw był zdolny równoważyć wpływy centrum federalnego i największych korporacji.

Na tle wielkości niemieckich pakietów pomocowych dla gospodarki mogą się też rysować spory w UE między krajami zdolnymi do zmobilizowania tak znacznych środków a tymi bez takich zasobów finansowych. Jeśli więc nie uda się wypracować nowych mechanizmów, silniej niż dotychczas niwelujących dysproporcje w rozwoju poszczególnych państw, a odbicie gospodarcze przyjmie charakter asymetryczny, ponownie stawiając w uprzywilejowanej pozycji północną Europę i pogrążając w długotrwałej stagnacji kraje południa kontynentu, to powrócą tendencje dezintegracyjne w strefie euro.

Pandemia pustoszy kluczowe sektory

Według prognozy Komisji Europejskiej PKB RFN ma w tym roku spaść o 6,5%, podczas gdy Francji obniży się o 8,2% a całej strefy euro – o 7,7%. Niemieckie przedsiębiorstwa już odczuwają załamanie koniunktury globalnej. Najpierw odnotowały znaczące spadki obrotów w Chinach, a w kolejnych tygodniach to samo miało miejsce na rynkach europejskich i amerykańskim. Eksport w marcu był najniższy od 30 lat (spadek o 7,9% w skali roku).

W mniejszym stopniu, bo o 4,5%, obniżył się import. Wyniki trudnego marca odcisnęły się na bilansie I kwartału (spadek eksportu o 3,3%, a importu o 2,9%), a II kwartał zapowiada się jeszcze gorzej.

Olbrzymie problemy notuje motoryzacja – koło zamachowe niemieckiej gospodarki¹. Symptomatyczny jest przypadek Volkswagena, najwięk-

¹ Szerzej na ten temat: K. Popławski, *Na zakręcie. Kryzys niemieckiej branży motoryzacyjnej*, OSW, Warszawa 2020, www.osw.waw.pl.



Ośrodek Studiów Wschodnich im. Marka Karpia
ul. Koszykowa 6a, 00-564 Warszawa
tel.: (+48) 22 525 80 00, info@osw.waw.pl
[f](https://www.facebook.com/osw.waw.pl) [i](https://www.instagram.com/osw.waw.pl) www.osw.waw.pl

REDAKCJA MERYTORYCZNA: Mateusz Gniazdowski
REDAKCJA: Tomasz Strzelczyk, Szymon Szytk,
Katarzyna Kazimierska
SKŁAD: Wojciech Mańkowski

Opinie wyrażone przez autorów analiz
nie przedstawiają oficjalnego stanowiska władz RP.

szego koncernu motoryzacyjnego RFN. Pomimo przywrócenia możliwości wznowienia produkcji w pełnym wymiarze uruchomił on jedynie ograniczony potencjał swoich fabryk, rezygnując na razie z montażu flagowych modeli, takich jak Golf. Przyczyną tego jest niski popyt na rynku europejskim wynikający z zaniepokojenia konsumentów skalą kryzysu. Zwolnienia planuje 39% podmiotów z branży motoryzacyjnej. Problemy sektora stają się obciążeniem dla najsilniejszych przemysłowo regionów. Najwięcej zwolnień zapowiadają firmy z Bawarii (22%) i Badenii-Wirtembergii (20%).

» 55% firm spodziewa się spadku obrotów na skutek COVID-19, przy czym w hotelarstwie i gastronomii odsetek ten sięga 78%.

Występują duże trudności z utrzymaniem łańcuchów dostaw, co dodatkowo nakłada się na niski popyt globalny i prowadzi do znaczących wzrostów kosztów komponentów. Z informacji agencji Germany Trade and Invest (odpowiednika Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu) wynika, że niemieckie przedsiębiorstwa skarżą się na opóźnienia lub przerwy w dostawach podzespołów z takich państw jak: Albania, Chiny, Francja, Włochy, Malta, Hiszpania, Cypr, Turcja, Holandia, USA i Wielka Brytania². Wielu poddostawców ma kłopoty z płynnością i ogłasza niewypłacalność. Sytuacja w dziedzinie transportu towarów ze względu na obostrzenia epidemiczne przysparza znacznych problemów branży logistycznej. Firma DHL, lider niemieckiego rynku przesyłek, tylko w ograniczonym stopniu obsługuje Belgię, Francję, Szwajcarię i Włochy. Do wielu dalszych lokalizacji nie są wysyłane przesyłki indywidualne, a w przypadku wysyłki do kolejnych – np. USA – wymaga się ponadstandardowych opłat. Przed wybuchem pandemii dużą część paczek przesyłano bowiem w lukach samolotów pasażerskich, a obecnie liczba lotów jest mniejsza o 95%. Ponadto obostrzenia na granicach generują dodatkowe koszty i obniżają efektywność firm kurierskich. Tendencje te są zagrożeniem dla prawidłowego funkcjonowania systemu produkcji *just-in-*

-time, rozpowszechnionego szczególnie w branży motoryzacyjnej i polegającego na bardzo ścisłym przestrzeganiu reżimu czasowego dostarczania komponentów w celu ograniczenia potrzeb magazynowych. Jedną z ofiar nowej rzeczywistości gospodarczej jest Daimler, który kilkakrotnie był zmuszony do zatrzymywania produkcji w swoim zakładzie w USA ze względu na problemy z dostawami podzespołów, co przed pandemią byłoby sytuacją trudną do wyobrażenia. Nieco odmienne problemy mają sieci detaliczne – ich magazyny są wypełnione niesprzedanymi produktami, a jednocześnie muszą one szybko dokonać wymiany asortymentu na dostosowany do obecnej pory roku.

Wyjątkowość tego kryzysu polega na tym, że gros branży usługowej, która zazwyczaj stabilizowała gospodarkę, gdy koniunktura globalna się pogarszała, samo znalazło się w katastrofalnej sytuacji. Według sondażu sporządzonego na zlecenie rządu 55% firm spodziewa się spadku obrotów na skutek COVID-19, przy czym w hotelarstwie i gastronomii odsetek ten sięga 78%, a w sektorze usług dla przedsiębiorstw – 62%. Zwolnienia planuje 58% punktów gastronomicznych, 50% hoteli i 43% biur podróży. Na tym bardzo pesymistycznym tle pozytywnie wyróżniają się branże farmaceutyczna, chemiczna i budowlana, które pandemia osłabiła jak dotąd w niewielkim stopniu. Większość przedsiębiorstw budowlanych mimo obostrzeń nałożonych na gospodarkę zdołała utrzymać zakres prowadzonych prac. Z kolei branża farmaceutyczna skorzystała ze wzrostu popytu na leki. Przedsiębiorstwa produkujące wyroby chemiczne, takie jak BASF czy Henkel, zdołały na razie uchronić się przed załamaniem sprzedaży dzięki szerokiemu asortymentowi oferowanych produktów. Wprawdzie poniosły one straty w związku z zatrzymaniem produkcji w motoryzacji, jednak zyskały na wzroście zainteresowania innymi artykułami, np. mydłem. Do przedsiębiorstw, które dotychczas nie odnotowały spadku obrotów, należą także Deutsche Telekom i koncern energetyczny RWE. Nie można jednak wykluczyć, że gdy konsekwencje kryzysu gospodarczego zarysują się wyraźniej, a konsumenci zaczną jeszcze bardziej ograniczać wydatki, ich sytuacja także się pogorszy.

² Covid-19: Auswirkungen auf internationale Lieferketten (Stand: 8. Mai 2020), Germany Trade & Invest (GTAI), www.gtai.de.

Bezprecedensowa pomoc państwa

Jednym ze sztandarowych instrumentów uruchomionych przez władze w związku z pandemią jest program pracy skróconej (Kurzarbeit), który polega na przejściu przez państwo zobowiązania do wypłacania pracownikom firm na przestoju części utraconego wynagrodzenia brutto. RFN zdecydowała się też podwyższyć rekompensaty dla osób, które utraciły pensje w okresie do końca br., z 60% do 70% od czwartego miesiąca otrzymywania dopłaty i do 80% od ósmego miesiąca (i z 67% do odpowiednio 77% i 87% dla rodziców).

» **Pandemia ma kosztować państwo 1,9 bln euro, co jest kwotą zbliżoną do tej przeznaczoną na zjednoczenie Niemiec.**

W kwietniu przedsiębiorstwa zgłosiły do programu pracy skróconej 7,5 mln osób (wobec 2,7 mln w marcu), co stanowi 10-krotność przedpandemicznego rekordu z maja 2009 r. Według sondażu przeprowadzonego na zlecenie rządu przystąpiła do niego jedna trzecia zakładów w RFN³. Nawet sowite dofinansowanie wynagrodzeń przez państwo nie uchroniło jednak pracowników przed zwolnieniami. W kwietniu liczba osób bez pracy wzrosła względem marca br. o 300 tys., do 2,6 mln, zaś stopa bezrobocia o 0,7 p.p., do 5,8%. Był to największy dla tego miesiąca wzrost w powojennej historii – w tym okresie bezrobocie zwykle maleje w związku z pojawianiem się ofert pracy sezonowej.

Rząd zdecydował się też na bezprecedensowy krok polegający na udzielaniu firmom kredytów w pełni gwarantowanych przez państwo (przed epidemią dopuszczalne było gwarantowanie maksymalnie 90% ich wartości) o oprocentowaniu 1–2,12%⁴.

³ *Deutsche Unternehmen von der Corona-Krise stark betroffen. Staatliche Hilfen und Unterstützungsmaßnahmen kommen an – Ergebnisse einer Unternehmensbefragung im Auftrag des BMWi, Bundesministerium für Wirtschaft und Energie, 7.05.2020, www.bmwi.de.*

⁴ *KfW-Unternehmerkredit, KfW, www.kfw.de.*

Ponadto minister finansów zadeklarował, że nie będzie odgórnie ustalonej puli udzielanych kredytów, lecz państwo dostarczy taką ilość kapitału, jaka będzie potrzebna przedsiębiorstwom. Do 8 maja do państwowego banku KfW wpłynęło ponad 25 tys. wniosków na sumę niemal 33 mld euro. Prawdopodobnie prawie połowa tej kwoty trafi do największych firm, które wnioskowały o kredyty w wysokości powyżej 100 mln euro. Z programu skorzystało dotąd wiele niemieckich koncernów. Przykładowo Adidas, który już wcześniej wysłał 1200 pracowników na program pracy skróconej, otrzymał 2,4 mld euro kredytu, Sixt – firma wynajmująca samochody – 1,5 mld euro, a Puma 0,9 mld euro (z czego 70% zagwarantowało państwo, a pozostałą część banki komercyjne).

Ponadto samozatrudnionym, pracującym w wolnych zawodach i mikrofirmom (do 5 pracowników) zaoferowano do 9 tys. euro bezzwrotnej dotacji (łącznie na ten cel przeznaczono sumę 50 mld euro). Pieniądze te miały być wypłacane za pośrednictwem landów. Szybka reakcja państwa doprowadziła do poluzowania kontroli nad wydawanymi środkami, co dziś prowadzi do sporów o odpowiedzialność między landami a rządem federalnym. Przykładowo władze landowe w Berlinie i Nadrenii Północnej-Westfalii miały ograniczyć sprawdzanie beneficjentów pod kątem kryteriów otrzymywania dotacji, co doprowadziło do tego, że w zasadzie każdy zgłaszający się po pomoc otrzymywał ją automatycznie w najwyższej dopuszczalnej kwocie. Rząd federalny zagroził więc, że nie pokryje kosztów dotacji landom, które nie przestrzegają zasad przyznawania wsparcia.

Rząd zastanawia się też, jak pokryć koszty pomocy publicznej. Tylko w tym roku dochody sektora publicznego mają spaść o 98 mld euro, a łączny ubytek z powodu COVID-19 ma do 2024 r. sięgnąć 316 mld euro. Tymczasem w planach rządowych jest jeszcze program wsparcia koniunktury o szacowanej wartości 50 mld euro. Według prognoz Deutsche Banku pandemia ma kosztować państwo 1,9 bln euro, co jest kwotą zbliżoną do tej przeznaczoną na inwestycje związane ze zjednoczeniem Niemiec. Ministerstwo Finansów spodziewa się, że dług publiczny, który przez ostatnią dekadę

udało się sprowadzić z 82% do 60% PKB, przekroczy pod koniec roku 75% PKB, a w 2021 r. powróci do poziomu 80% PKB. W związku z tym pojawiają się nowe propozycje źródeł finansowania programów pomocowych i spłaty zaciągniętych na ich potrzeby długów. Minister finansów Olaf Scholz (SPD) rozważa realizację jednego ze sztandarowych postulatów socjaldemokratów – ustanowienie nowego progu podatkowego dla najbogatszych w wysokości 45%. Z kolei Saskia Esken, jedna ze współprzewodniczących SPD, zgłosiła propozycję wprowadzenia podatku od majątku.

Ponieważ w trakcie pandemii doszło do silnego załamania indeksów giełdowych, rząd RFN w obawie przed przejściem największych niemieckich koncernów przez inwestorów spoza UE (w tym zwłaszcza z Chin) przyspieszył zaostrożenie i tak obwarowanej licznymi ograniczeniami ustawy o stosunkach gospodarczych z zagranicą⁵. Państwo zagwarantowało sobie większe kompetencje w zakresie sprawdzania inwestycji pod kątem bezpieczeństwa publicznego. Zarazem wprowadzono regulację, że do czasu zakończenia procesu sprawdzania przejście nie będzie miało skutków prawnych. Władze wyasygnowały też 100 mld euro na nabywanie bezpośrednich udziałów w dużych przedsiębiorstwach (o obrotach w wysokości przynajmniej 50 mln euro, sumie bilansowej o wartości minimum 43 mln euro i zatrudniających co najmniej 250 pracowników), w firmach będących częścią infrastruktury krytycznej i szczególnie perspektywicznych start-upach. Jednym z pierwszych beneficjentów pomocy tego typu będzie prawdopodobnie Lufthansa. Rząd jest też gotów pokryć 80% strat niemieckich kolei związanych z COVID-19 (szacunki mówią o 13,5 mld euro), o ile zostanie to zaakceptowane przez Komisję Europejską. Państwo zapewne zdecyduje się także na ratowanie największych biur podróży. Dodatkowe 2 mld euro przeznaczono na wsparcie start-upów – rosły bowiem obawy, że epidemia będzie skutkowała pełnym załamaniem sektora przedsiębiorstw innowacyjnych. Według sondażu Federalnego Stowarzyszenia Niemieckich Start-upów 70% firm tego typu uważa

⁵ Zaostrożenie ustawy było planowane w związku z wprowadzeniem postulowanego m.in. przez Niemcy tzw. screeningu inwestycji w UE państw spoza wspólnoty.

swoje dalsze funkcjonowanie za zagrożone pomimo specjalnych programów rządowych skierowanych do tego sektora.

” Niemcy wyjdą z kryzysu pandemicznego ze znacząco wyższym udziałem sektora publicznego w gospodarce.

Władze rozważają również wprowadzenie dodatkowych mechanizmów pobudzania gospodarki. Zdecydowano już o obniżeniu do końca czerwca 2021 r. stawki podatku VAT od posiłków zamawianych w punktach gastronomicznych z 19% do 7%, co ma w sumie kosztować budżet prawie 3 mld euro. Najpóźniej na początku czerwca br. ma natomiast zapaść decyzja, jak duża będzie skala pomocy dla sektora motoryzacyjnego. Jest niemal pewne, że zostaną wprowadzone subwencje do zakupu nowych samochodów, wzorowane na programie premii za złomowanie starych aut i kupno nowych z czasów globalnego kryzysu finansowego. Wciąż jednak toczą się spory o wielkość dopłat, szczególnie do pojazdów z mniej ekologicznymi napędami. Rozważane są np. propozycje dofinansowania w wysokości 3 tys. euro do zakupu samochodu benzynowego lub diesla zgodnego z normą Euro 6d-TEMP; 4 tys. euro w przypadku aut hybrydowych, *plug-in* i z ogniwami wodorowymi; 1 tys. euro za złomowanie pojazdu zgodnego z normą Euro 3 lub 4.

Skokowy wzrost wpływu państwa na gospodarkę

Niemcy wyjdą z kryzysu epidemicznego ze znacząco wyższym udziałem sektora publicznego w gospodarce. Akcje co najmniej kilku istotnych przedsiębiorstw zostaną nabyte przez państwo, wiele firm utrzyma się na rynku tylko dzięki gwarantowanym (nieraz w 100% przez państwo) pożyczkom i bezzwrotnym dotacjom, a także dopłatami do wynagrodzeń z programu Kurzarbeit. Wbrew deklaracjom przedstawicieli rządu może on nie być skłonny do szybkiego zbycia udziałów państwa w kluczowych koncernach. Po pierwsze, jak pokazują wydarzenia z okresu globalnego kryzysu finansowego, państwo niechętnie rezygnowało z bycia akcjonariuszem istotnych przedsiębiorstw,

takich jak Commerzbank (jedna z największych niemieckich instytucji finansowych i właściciel mBanku). Land Dolnej Saksonii od lat utrzymuje swoje udziały w Volkswagenu i gwarantuje sobie w ten sposób duży wpływ na decyzje koncernu odnośnie do fabryk zlokalizowanych w Niemczech. Państwo w dalszym ciągu posiada pakiet 31,9% akcji w spółce Deutsche Telekom (a nawet w ostatnich latach nieznacznie go zwiększa). Po drugie kryzys to też okazja do uchronienia wielu tradycyjnych marek przed niewypłacalnością. Liczne niemieckie koncerny z silnymi i rozpoznawalnymi markami – np. linia lotnicza Condor – już przed pandemią miały problemy strukturalne.

” Na Niemcy przypadło 52% pomocy publicznej zaakceptowanej przez KE, podczas gdy ich udział w PKB Unii wynosi 25%.

Po fiasku negocjacji w sprawie zakupu przez polski LOT linia Condor może liczyć na dodatkowe wsparcie rządowe, na które nie miałyby dużych szans jeszcze w ubiegłym roku. Niewykluczone, że kryzys związany z COVID-19 stanie się też szansą na stworzenie kolejnych instrumentów wsparcia dla branży motoryzacyjnej, która od lat nie potrafi się przestawić na produkcję bardziej ekologicznych samochodów. Po trzecie politycy są coraz bardziej zaniepokojeni możliwościami kupowania udziałów w nisko wycenianych niemieckich koncernach przez podmioty spoza UE, zwłaszcza z Chin. W 2016 r. chińscy inwestorzy nabyli udziały w firmie Kuka, niemieckim liderze w dziedzinie robotyki⁶, a w ostatnich latach zaczęli skupować papiery wartościowe Daimlera. Dzięki utrzymaniu pewnej puli akcji w niemieckich przedsiębiorstwach państwo mogłoby obronić niektóre z nich przed przejęciem. Dążenie w tym kierunku było już widoczne w opublikowanych w ubiegłym roku założeniach nowej polityki przemysłowej RFN, w których minister gospodarki i energii Peter Altmaier zaproponował tworzenie europejskich

czempionów, jednak wówczas dokument ten został silnie oprotestowany szczególnie przez niemiecki sektor MŚP. W obecnej sytuacji państwu będzie dużo łatwiej forsować podobne inicjatywy, natomiast trudno przewidzieć konsekwencje znacznego wzrostu jego wpływu na gospodarkę. Istnienie niezwykle silnego sektora prywatnego, umożliwiające zerwanie z etatystycznymi tradycjami III Rzeszy, było jednym z fundamentów RFN. Na ryzyka związane z nadmiernym upaństwowieniem gospodarki i powrotem do „ekonomicznego nacjonalizmu” zwracał w zeszłym roku uwagę m.in. były sekretarz stanu Ministerstwa Gospodarki i Energii Jeromin Zettermeyer⁷.

Kontekst unijny

Zestawienie skali pomocy udzielonej przedsiębiorcom przez niemieckie państwo z tą zaproponowaną w innych krajach wysoko rozwiniętych pokazuje, jak bardzo RFN zaangażowała się w udzielanie pomocy publicznej, wykorzystując dużo większą otwartość Komisji Europejskiej na akceptowanie tego typu działań. Z szacunków dziennika „Handelsblatt” wynika, że rozmiar niemieckiego wsparcia dla gospodarki osiąga poziom 35% PKB, podczas gdy analogiczny wskaźnik dla UE wynosi 25%, dla USA – 10%, a dla Chin – 5%⁸. Jednocześnie na Niemcy przypadło 52% pomocy publicznej zaakceptowanej przez KE, podczas gdy ich udział w PKB Unii wynosi 25%. Taka skala dysproporcji już wywołuje napięcia wewnątrz wspólnoty. Państwa południa, już przed pandemią zmagające się z napięciami społecznymi i politycznymi, a które według prognoz KE zostaną najsilniej dotknięte szokiem ekonomicznym, są coraz bardziej sfrustrowane tym, że w Unii brakuje instrumentów pozwalających niwelować podział Europy na coraz silniejszą północ i targane kolejnymi kryzysami południe.

Zarysowały się już linie sporu o mechanizmy solidarnościowe UE służące przeciwdziałaniu eko-

⁶ K. Popławski, *Kapitał ma narodowość: obawy w Niemczech wobec chińskich inwestycji*, „Komentarze OSW”, nr 230, 25.01.2017, www.osw.waw.pl.

⁷ J. Zettermeyer, *The Return of Economic Nationalism in Germany*, Peterson Institute for International Economics, 2019, www.piie.com.

⁸ Warto podkreślić, że w tej statystyce z pewnością nie ujęto pełnego spektrum wsparcia udzielanego przez Chiny gospodarce, co wynika z silnego zrosnięcia własności prywatnej i publicznej w tym kraju.

nomicznym konsekwencjom COVID-19. Niemcy wraz z częścią państw północy na razie konsekwentnie odrzucają koncepcję tzw. koronaobligacji, czyli uwspólnotowienia emisji obligacji państw członkowskich UE. Jednocześnie Berlin stara się wykazywać otwartość na wprowadzanie nowych mechanizmów pobudzania koniunktury w UE. Niemcy wspólnie z Francją ogłosiły plan wprowadzenia nowego, finansowanego przez wszystkie państwa Unii funduszu dysponującego kwotą 500 mld euro, z którego sfinansowana ma być odbudowa gospodarek najsilniej dotkniętych pandemią, w tym zwłaszcza południa UE⁹. Skala kryzysu jest tak duża, że tym razem Niemcy nie mogą popełnić błędów komunikacyjnych z okresu kryzysu strefy euro, gdy zdarzało im się bezceremonialnie krytykować państwa południa za nieodpowiedzialny sposób prowadzenia polityki fiskalnej. Nie zmienia to jednak faktu, że zmagające się z konsekwencjami załamania gospodarczego społeczeństwo niemieckie może sprzeciwić się nowym mechanizmom solidarnościowym, które wymuszałyby wprowadzenie jakiejś formy stałych lub tymczasowych transferów między północą i południem UE. Przejawem rosnących oporów części niemieckich elit wobec zwiększania skali wsparcia RFN dla strefy euro mogło być stanowisko Federalnego Trybunału Konstytucyjnego w Karlsruhe, który częściowo zakwestionował sztanदारowy program pomocowy dla państw unii walutowej przeprowadzany za pośrednictwem Europejskiego Banku Centralnego¹⁰.

Rozpoczyna się też kolejna odsłona sporu o to, jak bardzo „zielone” powinny wyjść Niemcy z kryzysu. Czołowe koncerny podpisały apel o zwiększenie wysiłków na rzecz polityki klimatycznej¹¹. Frakcja chadecka w Bundestagu przygotowała zaś dokument, którego treść stoi w sprzeczności z zamierzeniami wprowadzenia tzw. Europejskiego

Zielonego Ładu, forsowanymi przez Komisję Europejską i popieranymi przez kanclerz Angelę Merkel. Chadecy sprzeciwiają się jakimkolwiek zwiększeniu celów klimatycznych bez uprzedniego skorygowania podziału obciążeń w UE, gdyż Niemcy już obecnie są zmuszone do największych wysiłków redukcyjnych¹². Papierkiem lakmusowym dla gotowości państwa do ponoszenia większych kosztów będzie pomoc dla sektora motoryzacyjnego. Jeśli bowiem kryzys pandemiczny stanie się dla Niemiec kolejnym pretekstem do wsparcia aut spalinowych, to trudno będzie uznawać za wiarygodne ich dążenia do wprowadzania Europejskiego Zielonego Ładu.

” W Berlinie zaczyna się debata, jaką rolę po pandemii Niemcy mają odgrywać w narastającym konflikcie między USA i Chinami.

W Berlinie rozpoczyna się także debata na temat tego, jaką rolę po pandemii Niemcy mają odgrywać w narastającym (na co wiele wskazuje) konflikcie między Waszyngtonem a Pekinem. Z jednej strony w RFN rośnie świadomość, że Chiny zmierzają w kierunku coraz silniejszego autorytaryzmu, a także próbują eksportować te tendencje do innych krajów. Przykładem mogą być choćby olbrzymie napięcia w niemieckiej elicie politycznej wokół kwestii udziału firmy Huawei w budowie tamtejszej sieci 5G. Z drugiej strony przez ostatnie dwie dekady niemiecka gospodarka tak silnie zrosła się z chińską, że wyjście z tej współzależności bez poniesienia olbrzymich strat byłoby bardzo trudne. Postępowanie takie skutkowałoby bowiem rezygnacją z sowitych zysków, jakie koncerny przemysłowe wypracowują na rynku chińskim – tym wyższych, że wiele wskazuje na to, iż właśnie w Państwie Środka koniunktura po pandemii poprawi się najszybciej.

⁹ Szerzej na ten temat: K. Popławski, *Niemiecko-francuska propozycja funduszu odbudowy gospodarki UE*, OSW, 20.05.2020, www.osw.waw.pl.

¹⁰ R. Formuszewicz, *Federalny Trybunał Konstytucyjny w kontrze do EBC i TSUE*, OSW, 6.05.2020, www.osw.waw.pl.

¹¹ *Deutsche Unternehmen fordern engagierte Klimapolitik*, Zeit Online, 26.04.2020, www.zeit.de.

¹² R. Formuszewicz, *Chadecy wobec Europejskiego Zielonego Ładu*, OSW, 20.05.2020, www.osw.waw.pl.