

Europejski przyczółek Chin. Niebezpieczne związki Budapesztu z Pekinem

Ilona Gizińska, Paulina Uznańska

Wraz z zaostrzeniem stanowiska Unii Europejskiej wobec ChRL oraz ekspansją tego państwa w sektorze elektromobilności stosunki chińsko-węgierskie nabrały nowej dynamiki. Po dekadzie trudności w realizacji wspólnych projektów infrastrukturalnych, dzięki nowym inwestycjom chińskich potentatów, takich jak CATL czy BYD, Węgry mają stać się hubem produkcyjnym chińskich pojazdów elektrycznych w Europie oraz znaleźć się w globalnej czołówce wytwórców baterii litowo-jonowych. Są też gotowe pogłębiać relacje gospodarcze z ChRL mimo postulowanej przez Komisję Europejską polityki *de-riskingu*.

Polityczna i gospodarcza otwartość Budapesztu umożliwia Pekinowi częściowe łagodzenie negatywnych skutków rywalizacji z UE. Węgry stanowią kluczową bazę produkcyjną i logistyczną dla chińskich przedsiębiorstw technologicznych, jak Huawei, a ulokowanie działalności wytwórczej w tym kraju przez chińskie koncerny motoryzacyjne może im pozwolić na uniknięcie ceł na auta importowane z Chin, jeśli Komisja Europejska zdecyduje się je nałożyć. Węgry to również jedyne państwo UE otwarcie wspierające interesy ChRL na arenie unijnej, kontynuujące aktywne zaangażowanie zarówno w Inicjatywę Pasa i Szlaku, jak i w środkowoeuropejski format „14+1”.

Korzyści płynące z chińsko-węgierskiej współpracy mają jednak swoje ograniczenia. Silne więzy z Pekinem umożliwiają co prawda establishmentowi węgierskiemu budowanie narracji o alternatywie dla kooperacji w ramach struktur zachodnich, ale pod względem ekonomicznym ChRL nie stanowią realnej kontrproponcji dla jednolitego rynku i funduszy UE. Rola rzecznika Chin w Unii, a pośrednio również w NATO, naraża Węgry na krytykę i osłabia ich pozycję w obu organizacjach. Podobnie w przypadku Pekinu stabilna współpraca z Budapesztem nie odwróci negatywnych dla ChRL tendencji w Europie, takich jak *de-risking*, budowanie narzędzi bezpieczeństwa gospodarczego czy obejmowanie unijnymi sankcjami chińskich firm wspierających Rosję. Nie powstrzyma też rosnącego w Europie Środkowej sceptycyzmu wobec kooperacji z Chinami, wynikającego z silnych powiązań tego państwa z Rosją.

Węgierskie „otwarcie na Wschód”, chiński „dobry przyjaciel”

„Otwarcie na Wschód” to ogłoszona w 2010 r. – po przejęciu konstytucyjnej większości w parlamencie przez koalicję Fidesz–KDNP – i realizowana konsekwentnie od tego czasu strategia gospodarcza



Węgier, której celem jest zmniejszenie zależności handlowej i przemysłowej od Zachodu na rzecz zacieśnionej współpracy z Rosją, Turcją, a także krajami Dalekiego Wschodu, głównie Chinami. U podstaw ideologicznych „otwarcia na Wschód” leży osobiste przekonanie Viktora Orbána o końcu cywilizacyjnej dominacji Zachodu oraz związanej z tym potrzebie szukania przez Węgry równowagi pomiędzy stosunkami z ChRL a sojusznicznymi państwami europejskimi oraz USA. Jego szersza strategia polega – jak sam określił – na „pawim tańcu”, a więc politycznym kokietowaniu wielu stron.

W trakcie swoich trwających od 13 lat rządów premier Węgier wielokrotnie głosił uznanie dla chińskich dokonań gospodarczych,

Węgry przyjęły w ostatnich latach rolę głównego obrońcy interesów i rzecznika Pekinu na arenie unijnej.

pomijając przy tym kwestie związane z nieuczciwymi praktykami handlowymi czy łamaniem praw człowieka. Budapeszt przyjął w ostatnich latach rolę głównego obrońcy interesów i rzecznika Pekinu na arenie unijnej – w okresie od 2016 do 2022 r. sześciokrotnie skorzystał z możliwości zawetowania decyzji Rady UE potępiających działania Chin¹. Wielokrotnie sprzeciwiał się też inicjatywom godzącym w gospodarczą pozycję Pekinu, m.in. nie podpisał w grudniu 2023 r. Europejskiej Karty Wiatru postulującej ochronę unijnego przemysłu wiatrowego przed nieuczciwymi praktykami stosowanymi przez chińskich producentów. Premier Węgier przywiązuje dużą wagę do nieantagonizowania Pekinu i wykorzystuje dobre relacje z ChRL jako kartę przetargową wewnątrz UE.

Podczas gdy w Unii Europejskiej nasila się sceptycyzm wobec kooperacji z Chinami, coraz częściej traktowanymi jako „systemowy rywal”, Budapeszt zajmuje wprost przeciwne stanowisko i opowiada się za zacieśnianiem z nimi stosunków. Przy okazji 75. rocznicy nawiązania relacji dyplomatycznych w lutym br. Węgry jako pierwsze państwo UE i NATO podpisały z ChRL umowę o współpracy w zakresie „bezpieczeństwa publicznego”². Ponadto stosunki dwustronne z Pekinem Budapeszt rozwija również w ramach formatu „14+1” oraz Inicjatywy Pasa i Szlaku. Mimo stopniowo obniżającej się rangi uczestników szczytów „14+1” z Europy Środkowej i Wschodniej Orbán wziął udział we wszystkich dziewięciu posiedzeniach platformy. Podobnie nie dołączył do nieoficjalnego unijnego bojkotu Forum Pasa i Szlaku w Pekinie w 2023 r., związanego z obecnością Władimira Putina. Był wówczas jedynym liderem z UE, który uczestniczył w wydarzeniu i spotkał się z rosyjskim prezydentem³. Zdaniem węgierskiego ministra spraw zagranicznych Pétera Szijjártó współpraca Węgier z Chinami stwarza „więcej szans niż zagrożeń”, zaś jego chiński odpowiednik Wang Yi deklaruje, że stosunki między dwoma krajami mają swój „najlepszy okres w historii”.

Z perspektywy Pekinu Budapeszt pozostaje „dobrym przyjacielem i towarzyszem, który przetrwał próbę czasu”⁴. Bez względu na dynamikę wewnątrzunijną czy naciski USA dąży on bowiem do zacieśniania relacji z ChRL. Konsekwentnie prochińska polityka Węgier sprawia, że rośnie atrakcyjność tego kraju jako miejsca lokowania chińskich inwestycji – szczególnie w obszarach ryzykownych politycznie czy kontrowersyjnych w Europie. Przykładowo w ciągu ostatnich lat stały się one największą bazą logistyczną i produkcyjną Huawei Technologies poza Chinami. Mimo silnej presji Stanów Zjednoczonych

¹ R.A. Wessel, V. Szép, *The implementation of Article 31 of the Treaty on European Union and the use of Qualified Majority Voting. Towards a more effective Common Foreign and Security Policy?*, Brussels, listopad 2022, s. 64, europarl.europa.eu.

² Choć szczegółów porozumienia nie ujawniono, to wiadomo, że ma ono obejmować wzmocnienie potencjału bezpieczeństwa i egzekwowania prawa w ramach Inicjatywy Pasa i Szlaku, a także walkę z terroryzmem i przestępczością międzynarodową. W ramach umowy dopuszcza się też obecność chińskich policjantów na Węgrzech – według Budapesztu przede wszystkim w miejscach turystycznych. Należy zakładać, że Pekinowi zależy głównie na kontroli chińskich obywateli mieszkających w tym kraju – aktualnie jest ich 18 tys.

³ Zob. A. Sadecki, *Spotkanie Orbán–Putin w Pekinie: Węgry coraz dalej od Zachodu*, OSW, 19.10.2023, osw.waw.pl.

⁴ Spotkanie premiera Węgier Viktora Orbána z ministrem ds. bezpieczeństwa publicznego Wang Xiaohongiem, zob. 匈牙利总理欧尔班会见王小洪, Xinhua News, 18.02.2024, gov.cn.

i ostrzeżeń dotyczących kooperacji Huawei z służbami wywiadowczymi ChRL Budapeszt nie wstrzymał współpracy z tym chińskim koncernem telekomunikacyjnym nad rozwijaniem lokalnej sieci 5G⁵. Węgry chcą pełnić rolę regionalnego hubu logistycznego dla Chin, m.in. przez inwestycje w modernizację linii kolejowej Budapeszt–Belgrad czy terminal przeładunkowy w Záhony. Dotychczasowe zaangażowanie inwestycyjne ChRL na Węgrzech przyczyniło się jednak do pogłębiania problemów strukturalnych tamtejszej gospodarki. Kraj ten stał się bowiem „chińską montownią części” – zaangażowaną wyłącznie w proces wytwórczy, bez transferu know-how czy włączenia lokalnych poddostawców, co skutkowało niską wartością dodaną produkcji dla węgierskiej gospodarki.

Pekinowi zbliżenie z Budapesztem daje szansę na złagodzenie negatywnych skutków zaostrzających się relacji ChRL z Unią Europejską oraz umożliwia budowanie „euro-

pejskiego przyczółku” dla chińskiej obecności gospodarczej i akademickiej. W kontekście wszczętego przez KE we wrześniu 2023 r. dochodzenia antysubsydyjnego dotyczącego importu chińskich samochodów elektrycznych (*electric vehicles*, EV) na rynek unijny produkcja tych aut na Węgrzech może pomóc Pekinowi uniknąć ewentualnych karnych ceł i umożliwić efektywniejsze konkurowanie z markami europejskimi. Podobnie stabilne relacje z Budapesztem umożliwiają ekspansję chińskim ośrodkom badawczym. Od 2017 r. w Budapeszcie funkcjonuje Instytut Chin–Europa Środkowo-Wschodnia, będący de facto jedynym w Europie przedstawicielstwem Chińskiej Akademii Nauk Społecznych, państwowego instytutu badawczego podległego Radzie Państwowej ChRL. W Budapeszcie planowano również otwarcie pierwszej zagranicznej filii chińskiego Uniwersytetu Fudan, choć ostatecznie projekt ten zawieszono ze względu na sprzeciw opozycyjnego burmistrza stolicy, a jego przyszłość zależy dziś w dużej mierze od wyników wyborów samorządowych, które mają się odbyć w połowie 2024 r.

Skumulowana wartość bezpośrednich inwestycji zagranicznych pokazuje, że zapowiadany od dekady gwałtowny napływ chińskiego kapitału nie dotarł na Węgry aż do 2022 roku.

Pierwsza dekada współpracy: dużo szumu, mało efektu

Pierwsza dekada kooperacji chińsko-węgierskiej w ramach „otwarcia na Wschód” przebiegła pod znakiem głośnych projektów z sektorów infrastruktury, motoryzacji czy cyfryzacji, których realizacja napotykała jednak wiele trudności. Jednym z flagowych wspólnych przedsięwzięć jest zainicjowana w 2014 r. budowa szybkiej kolei na linii Budapeszt–Belgrad (odcinek o długości 160 km). Magistrala miałaby docelowo połączyć zarządzany przez chińskiego armatora COSCO grecki port Pireus z Węgrami, czyniąc je – w ujęciu rządowej narracji – „bramą do Europy” dla towarów z ChRL. Wartość inwestycji – będącej częścią chińskiej Inicjatywy Pasa i Szlaku – opiewa na ok. 2,5 mld dolarów, przy czym ok. 85% tej kwoty pochodzi z udzielonego węgierskiemu rządowi kredytu w EXIM Bank of China. W marcu 2022 r. oddano do użytku serbski odcinek magistrali (Nowy Sad–Belgrad), lecz węgierski pozostaje nadal nieukończony (obecnie władze deklarują, że zostanie sfinalizowany w 2025 r.). Według prognoz węgierskiego rządu z 2017 r. inwestycja w projekt kolejowy Budapeszt–Belgrad miała się zwrócić w ciągu 10 lat (przy przewidywanym wzroście ruchu kontenerowego z Chin przez port Pireus), niemniej w niezależnych mediach już na początkowym etapie inwestycji pojawiły się alternatywne kalkulacje – portal Index szacował ten okres na 130 lat⁶, zaś Telex – na 979⁷.

⁵ W październiku 2023 r. węgierski koncern telekomunikacyjny 4iG, kierowany przez powiązanego z Viktorom Orbánem przedsiębiorcę Gellérta Jászaiego, podpisał w Pekinie z Huaweiem odrębną umowę zakładającą kooperację w rozwijaniu 5G i komunikacji mobilnej, a także sieci stacjonarnych i badań technicznych. Miesiąc później premier Orbán i minister rozwoju gospodarczego Márton Nagy odwiedzili główną siedzibę Huawei w Shenzhen, gdzie podpisali protokół ustaleń w sprawie wzmocnienia strategicznej współpracy rozpoczętej w 2013 r.

⁶ 130 év alatt térülhet meg a méregdrága kínai vasút, Index, 1.12.2017, index.hu.

⁷ A. Kalmán, A. Curić, *Budapest–Belgrad: a 979 év alatt megtérülő vasútvonal*, Telex, 26.11.2021, telex.hu.

Trudności z budową połączenia Belgrad–Budapeszt są typowe dla chińsko-węgierskiej współpracy przy wielkich projektach. W tym przypadku główny problem stanowi brak kompetencji chińskich podwykonawców w zakresie stworzenia kompatybilnych z europejskimi systemów sterowania pociągiem (ETCS). Ponadto w związku z nieprzestrzeganiem unijnego prawa zamówień publicznych Węgry weszły w spór z Komisją Europejską, który dodatkowo opóźnił realizację przedsięwzięcia. Kolejną przeszkodę stanowią problemy finansowe po stronie węgierskiej. Choć finansowanie z Pekinu to w narracji Budapesztu alternatywa dla środków pozyskiwanych z UE, to bazuje ono głównie na pożyczkach udzielanych państwu węgierskiemu, co generuje obciążenie dla budżetu (w przeciwieństwie do w dużej mierze bezzwrotnych funduszy unijnych). Faktyczny koszt projektu powiększyły jeszcze inflacja i niedobory surowców budowlanych, w związku z czym w debacie publicznej coraz głośniejsze pobrzmiewają wątpliwości co do ekonomicznej opłacalności przedsięwzięcia.

Bliskie więzy węgierskiego rządu z Pekinem prowadzą również do napięć wewnętrznych. Przykładowo plan budowy kampusu chińskiego Uniwersytetu Fudan

Węgry stały się beneficjentem dwóch chińskich megainwestycji: fabryki producenta baterii litowo-jonowych CATL i fabryki samochodów BYD – globalnych liderów w obu sektorach.

w Budapeszcie – pierwszej tego typu zagranicznej filii tej prestiżowej szanghajskiej uczelni – stał się osią sporu między rządem a opozycją. Zawieszenie inwestycji wiąże się formalnie z podniesioną przez burmistrza Gergelya Karácsonya kwestią zajęcia dużych terenów należących do miasta, choć głównymi argumentami obecnymi w debacie są obawy przed zwiększeniem wpływów ChRL na Węgrzech, związane z zagrożeniem wywiadowczym oraz dotyczące problemu niedofinansowania szkolnictwa wyższego. W sprawie projektu Hungary Fudan University opozycja może liczyć na duże poparcie społeczne dla swojego stanowiska, o czym świadczy fala protestów ulicznych, do jakich doszło w Budapeszcie w 2021 r. Z sondażu przeprowadzonego w tamtym okresie przez niezależny think tank Republikon wynika, że ideę utworzenia filii chińskiego uniwersytetu odrzuca dwie trzecie Węgrów. Nie zgadza się z nią też jedna trzecia zwolenników Fideszu⁸.

Do niezrealizowanych przedsięwzięć należy zaliczyć budowę przez chińskiego wykonawcę szybkiej kolejki łączącej dworzec Budapest Nyugati z lotniskiem im. Ferenc Liszta czy zakup węgierskich obligacji państwowych zadeklarowany przez premiera ChRL Wena Jiabao w 2011 r. (w celu zredukowania węgierskiego długu publicznego oraz przyspieszenia realizacji wspólnych projektów).

Lata 2010–2021 nie uczyniły również z Chin dominującego inwestora na Węgrzech. Na podstawie skumulowanej wartości bezpośrednich inwestycji zagranicznych (BIZ) widać, że zapowiadany od dekady gwałtowny napływ chińskiego kapitału nie dotarł nad Dunaj aż do 2022 r. Według danych Narodowego Banku Węgier (MNB) i Eurostatu do 2021 r. jego udział we wszystkich inwestycjach zagranicznych w kraju wyniósł 3,7%. Wśród państw unijnych odsetek inwestycji chińskich jest najwyższy właśnie na Węgrzech, jednak przy wartości 3,5 mld euro ChRL znajduje się daleko za największymi inwestorami (wartość niemieckich BIZ wyniosła w tym okresie 25 mld euro).

Trzeba mieć na uwadze, że realizacja wielu projektów szumnie zapowiadanych po 2010 r. w komunikatach rządowych i mediach nie doszła do skutku. Przyczynę takiego obrotu spraw trudno jest zidentyfikować, głównie ze względu na niską transparentność wspólnych przedsięwzięć Budapesztu i Pekinu. Do tych udanych należy zaliczyć: przejęcie zadłużonej, drugiej największej w kraju spółki chemicznej BorsodChem przez Wanhua Chemical Group w 2011 r. (choć rozmowy na ten temat rozpoczęły się jeszcze przed przejściem władzy przez Orbána), powstanie w Budapeszcie europejskiego centrum logistycznego Huawei w 2013 r. oraz fabryki autobusów elektrycznych BYD w Komarnie w 2016 r.

⁸ A Fudan Egyetem budapesti kampusának támogatottsága, Republikon Intézet, maj 2021, republikon.hu.

Szansa na przełom w obszarze elektromobilności

Wydaje się, że jedynym obszarem, w którym węgierskie „otwarcie na Wschód” może przynieść wymierne efekty, jest sektor samochodów elektrycznych. Światowy popyt w tej gałęzi przemysłu w połączeniu z potencjałem technologicznym wytwórców z Azji przysporzył Orbánowi długo wyczekiwane, odczuwalne korzyści z relacji z Pekinem. Budapeszt stał się beneficjentem dwóch chińskich mega-inwestycji: fabryki producenta baterii litowo-jonowych CATL i fabryki samochodów BYD. Baterie do aut elektrycznych, wytwarzane na Węgrzech w dużej mierze przez chińskie – a także koreańskie – przedsiębiorstwa, stały się szybko zyskującym na znaczeniu dobrem eksportowym tego kraju.

Przełom inwestycyjny w relacjach chińsko-węgierskich przyniosła rozpoczęta w 2023 r. budowa pod Debreczynem fabryki akumulatorów EV, za którą odpowiada chiński koncern CATL – największy producent baterii do samochodów elektrycznych. Szacunkowa wartość projektu wynosi 7,3 mld euro – jest to największa inwestycja zagraniczna w historii Węgier. Przedsięwzięcie wzbudza przy tym kontrowersje – towarzyszą mu protesty lokalnej społeczności oraz krytyka domagającej się referendum opozycji (partii Momentum oraz Nasza Ojczyzna), akcentujących wiele czynników ryzyka dla środowiska. Węgierskie ustawodawstwo środowiskowe zostało odpowiednio zliberalizowane pod kątem niskich standardów ekologicznych chińskiej inwestycji, co wywołało zastrzeżenia ze strony Brukseli⁹. Zgodnie z danymi węgierskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych i Handlu w latach 2016–2022 wartość wszystkich inwestycji zagranicznych w produkcję związaną z elektromobilnością wyniosła 5,3 mld euro. Nieoficjalne zapowiedzi wskazują też, że w celu zapewnienia stabilnych źródeł energii dla fabryk akumulatorów i pojazdów elektrycznych Chiny zbudują na Węgrzech własne elektrownie słoneczne – ich wartość szacuje się na ponad 2 mld euro¹⁰. Budapeszt stosuje liczne zachęty dla chińskiego kapitału, m.in. w formie dopłat państwowych (10–12% wartości w formie subsydiów i ulg podatkowych) oraz udogodnień, takich jak uzbrojone grunty pod budowę z gotową infrastrukturą dojazdową. Do lokowania inwestycji na Węgrzech biznes jest też zachęcany poprzez dostosowanie godzin pracy do cyklu produkcji samochodów (kontrowersyjna nowelizacja kodeksu pracy w ramach tzw. ustawy niewolniczej z 2018 r.), a także gwarancje dyskrecji (wrażliwe akty prawne dotyczące inwestycji są utajniane na 10 lat).

Kolejną dużą inwestycją chińską w sektorze elektromobilności ma być budowa fabryki samochodów elektrycznych w Segedynie, ogłoszona przez koncern BYD w grudniu 2023 r. Węgierski rząd zapewni projektowi wsparcie finansowe, lecz wysokość pomocy zostanie ujawniona dopiero po jej zatwierdzeniu przez Komisję Europejską. Decyzja koncernu – lidera branży w Chinach – podyktowana jest działaniami konkurencji (m.in. rozbudową Gigafactory Tesli pod Berlinem) oraz zapowiadаныmi działaniami antysubsydyjnymi Brukseli, wymierzonymi w import samochodów z Chin. BYD jest już zresztą obecny na Węgrzech – od 2017 r. produkuje w Komarnie autobusy. Głównym atutem aut montowanych przez BYD nad Dunajem ma być niska cena – z deklaracji producenta wynika, że najtańszy model Seagull miałby kosztować jedynie 9 tys. euro. Tym samym należy zakładać, że stanowiłby poważną konkurencję dla marek europejskich – aktualnie średnia cena detaliczna samochodu elektrycznego na terenie UE to ok. 67 tys. euro, a w Chinach – 31 tys. euro¹¹.

» Rola rzecznika chińskich interesów w UE, a pośrednio również w NATO, naraża Węgry na konflikty i osłabia ich pozycję w obu organizacjach.

⁹ Według informacji z sierpnia 2023 r. Komisja Europejska skontroluje zasadność wydania zgody środowiskowej – chodzi o bliskość terenu inwestycji do obszaru chronionego NATURA 2000 oraz możliwość złamania dyrektywy wodnej.

¹⁰ Orbán more likely to solve Hungary's energy troubles with China than Russia [w:] S. Panyi, *Goulash: Orbán's weeks of crisis; Ján Kuciak remembered*, VSquare's Goulash Newsletter, 22.02.2024, vsquare.org.

¹¹ F. Munoz, *EV price gap: a divide in the global automotive industry*, JATO, 2023.

Obecnie Węgry są czwartym największym producentem baterii litowo-jonowych na świecie, jednak – biorąc pod uwagę finalizację wszystkich rozpoczętych inwestycji – do 2031 r. mają szansę zdobyć drugą pozycję, osiągając 217,3 GWh łącznej pojemności wyprodukowanych rocznie akumulatorów (w 2021 r. wyniosła ona 27,5 GWh). Brytyjska firma Benchmark Mineral Intelligence, monitorująca rynek surowców kluczowych dla elektromobilności, zwraca uwagę na fakt, że 86% tej mocy będzie pochodzić od producentów gotowych baterii (z poziomu Tier 1 w ramach łańcucha dostaw), więcej niż w przypadku jakiegokolwiek innego kraju w Europie¹². Według prognoz tej instytucji do końca bieżącej dekady łączna pojemność wytwarzanych na świecie baterii wyniesie 7 TWh, z czego 4,5 TWh mocy dostarczą te wyprodukowane w Chinach.

Sojusz z Pekinem – nie bez kosztów

Przez wiele lat napływ chińskiego kapitału na Węgry był stosunkowo niewielki. Ożywienie w obszarze inwestycji jest więc zjawiskiem stosunkowo nowym. Choć narracja polityczna Budapesztu skupia się na prezentowaniu współpracy z Pekinem jako alternatywy dla Zachodu, nie jest to perspektywa realna. „Otwarcie na Wschód” nadal nie czyni z ChRL równorzędnej wobec UE opcji – korzyści płynące z jednolitego rynku czy dostępu do funduszy unijnych mają bowiem wielokrotnie większy wpływ na węgierską gospodarkę niż chińskie kredyty czy inwestycje.

Niewykluczone jednak, że wraz z realizacją głównych inwestycji w sektorze elektromobilności czy 5G korzyści z kooperacji z Pekinem znacznie wzrosną. Istotne dla pozycji Węgier w międzynarodowym przemyśle aut elektrycznych jest wszczęte przez KE wobec ChRL postępowanie antysubsydyjne dotyczące importu EV z ChRL. Z brukselskich źródeł portalu Portfolio wynika, że postępowaniem wszczętym na podstawie oskarżenia o subsydiowanie przez chiński rząd zostaną objęci producenci nie tylko pojazdów, lecz także podzespołów, co miałyby istotne implikacje dla elektromobilnej współpracy chińsko-węgierskiej¹³. Jego skutkiem może być nasilenie wojny handlowej między Chinami a Unią Europejską i w konsekwencji wzrost ceł wwozowych na samochody elektryczne z Chin (i ewentualnie ich komponenty), który ostatecznie może zwiększyć skłonność chińskich koncernów do lokowania fabryk na terenie UE. Wyrażna otwartość polityczna Węgier na tle innych państw europejskich oraz ich dotychczasowa kooperacja z ChRL w sektorze elektromobilności czynią je naturalnym dla Chin wyborem do dalszego wzmacniania swojej obecności na rynku unijnym.

W związku z bliską współpracą z Pekinem Budapeszt ponosi jednak koszty polityczne na arenie międzynarodowej. Rola Węgier

» **Węgry są dla Chin partnerem, który stwarza szansę na częściowe łagodzenie negatywnych dla Pekinu skutków asertywnej polityki UE wobec niego.**

jako rzecznika chińskich interesów w UE, a pośrednio również w NATO, naraża ten kraj na konflikt i osłabia jego pozycję w obu organizacjach. Państwo to weszło w poważny spór z Komisją Europejską – chodzi o nieprzestrzeganie unijnych przepisów dotyczących zamówień publicznych podczas realizacji połączenia kolejowego Budapeszt–Belgrad, które miało stanowić flagowy projekt formatu „16+1”. Pośród państw NATO zaniepokojenie może natomiast budzić zacieśnianie kooperacji w ramach zawartej między ChRL i Węgrami w lutym br. umowy o współpracy w zakresie „bezpieczeństwa publicznego”. Z perspektywy Sojuszu istotne są także zagrożenia z obszaru cyberbezpieczeństwa wynikające z wysokiego poziomu otwartości Budapesztu na kooperację z powiązanymi z chińskim aparatem partyjno-państwowym przedsiębiorstwami technologicznymi, np. Huawei. Ryzyka te są tym poważniejsze, że spółki węgierskie współpracujące z tym podmiotem w zakresie 5G umacniają

¹² Hungary set to be Europe's leading tier 1 battery producer this decade, Benchmark Source, 22.12.2022, source.benchmarkminerals.com.

¹³ D. Szabó, Von der Leyen a magyarországi akkumulátorgyárakra is célkeresztet festhetett, Portfolio, 14.09.2023, portfolio.hu.

swoją pozycję na Bałkanach Zachodnich (np. firma 4iG jest ważnym graczem w sektorze telekomunikacyjnym w Czarnogórze).

Ograniczone korzyści z przyjaźni z Budapesztem

Z perspektywy Pekinu główną wartością dodaną w stosunkach z Węgrami jest promowanie chińskich inicjatyw na arenie UE, takich jak Inicjatywa Pasa i Szlaku czy kooperacja z przedsiębiorstwami technologicznymi z ChRL (np. Huawei). Węgry są dla Chin partnerem, który stwarza szansę na częściowe łagodzenie negatywnych dla Pekinu skutków asertywnej polityki UE wobec niego – węgierska otwartość pozwoliła Chinom zbudować „europejskie przyczółki” dla dwóch strategicznych branż: telekomunikacyjnej i elektromobilności. ChRL zdaje sobie jednak sprawę, że polityka Węgier jest doraźna i ze względu na ograniczone oddziaływanie Budapesztu na agendę unijną nie odwróci negatywnych dla Chin procesów wewnątrz UE, jak wdrażanie polityki *de-riskingu* czy budowanie narzędzi bezpieczeństwa gospodarczego¹⁴. Część chińskich ekspertów przestrzega też w rozmowach nieoficjalnych, że w związku z konfrontacyjną postawą węgierskiego rządu wobec instytucji unijnych silne więzy Pekinu z Budapesztem mogą dalej pogarszać percepcję Chin w UE.

Transakcyjna polityka Orbána pozostaje również pomocna w kształtowaniu przez Pekin relacji z całym regionem Europy Środkowo-Wschodniej – poprzez „nagradzanie” Budapesztu. Dzień po wystąpieniu Łotwy i Estonii z formatu „16+1” w 2022 r.¹⁵ CATL ogłosił największą zagraniczną inwestycję w historii Węgier. Mimo że przedsiębiorstwo podkreśla ściśle biznesowy charakter tej decyzji, najpewniej stanowiła ona także sygnał polityczny władz ChRL dla regionu. Po latach rozczarowania wynikającego z niewielkiego zaangażowania chińskiego kapitału w Europie Środkowo-Wschodniej oraz intensyfikowania jej więzów z Tajwanem¹⁶ Pekin dał do zrozumienia, że utrzymanie pozytywnego klimatu politycznego ostatecznie sprzyja przyciąganiu inwestycji z Chin.

Pekin rozczarowują jednak opóźnienia i niska efektywność projektów realizowanych na Węgrzech, co nie pozwoliło chińskim spółkom budowlanym na stworzenie solidnego portfolio, które umocniłoby ich wiarygodność i pozycję w przetargach infrastrukturalnych na terenie całej UE. Reprezentatywnym przykładem jest tu budowa połączenia kolejowego Budapeszt–Belgrad. W tym przypadku irytację strony chińskiej wzbudził przedłużający się spór Budapesztu z Brukselą, który doprowadził do dużych opóźnień w realizacji przedsięwzięcia i był postrzegany przez Pekin jako przejaw niekompetencji węgierskich władz w radzeniu sobie z „wewnętrznymi” wyzwaniami. Podczas osobistego spotkania w Pekinie przy okazji Forum Inicjatywy Pasa i Szlaku w listopadzie 2023 r. Xi Jinping miał naciskać na Orbána, aby ten znalazł rozwiązanie umożliwiające wspólne dokończenie projektu z chińskim wykonawcą, a Węgry nie szukały innych partnerów do jego finalizacji¹⁷.

¹⁴ Zob. P. Uznańska, *Unijne zwanie z Pekinem: szczyt UE–Chiny*, OSW, 13.12.2023, osw.waw.pl.

¹⁵ Zob. J. Jakóbowski, J. Hyndle-Hussein, *Łotwa i Estonia poza formatem 16+1*, OSW, 12.08.2022, osw.waw.pl.

¹⁶ Zob. M. Wasiuta, J. Jakóbowski, *Napięcia czesko-chińskie z Tajwanem w tle*, OSW, 9.09.2020; J. Hyndle-Hussein, J. Jakóbowski, *Nowa odsłona presji Chin na Litwę – uderzenie w europejskie łańcuchy dostaw*, OSW, 22.12.2021, osw.waw.pl.

¹⁷ *Orbán travels to Beijing, commits to Chinese rail tech* [w:] S. Panyi, *Goulash: spying in Brussels, Orbán in China, human trafficking in CEE*, VSquare's Goulash Newsletter, 26.10.2023, vsquare.org.