

## Zatrzymana fala: Amerykanie ograniczają wpływy Chin w portach Europy

Konrad Popławski, współpraca: Piotr Szymański

W ostatniej dekadzie chińscy inwestorzy rozszerzali swoje wpływy w europejskich portach, nabywając istotne udziały także w największych terminalach – w Rotterdamie, Hamburgu czy Antwerpii. Po kryzysie finansowym z 2008 r. motywacją do przyciągania kapitału z ChRL była nadzieja na napływ większych potoków towarów. Obecnie jednak w UE narastają obawy, czy rosnąca chińska obecność w portach nie pogłębi strategicznej zależności wspólnoty od Pekinu. Intensyfikacja napięć międzynarodowych skutkowałą dostrzeżeniem znów znaczenia portów jako infrastruktury krytycznej oraz roli bezpieczeństwa przepływających przez nie danych, np. dotyczących operacji NATO. Kwestia ta nabiera szczególnej wagi w obliczu faktu, że Chiny coraz częściej określa się w Unii mianem „rywala systemowego” ze względu na wsparcie, jakie udzielają one Rosji. Ponadto niejasna jest rola chińskich statków w dwóch incydentach związanych z uszkodzeniem infrastruktury krytycznej na Bałtyku. W tym kontekście ostatnia decyzja wywodzącego się z Hongkongu przedsiębiorstwa CK Hutchison Holdings dotycząca zamiaru zbycia 14 europejskich terminali amerykańsko-szwajcarsko-włoskiemu konsorcjum BlackRock-TiL, podyktowana m.in. presją administracji Donalda Trumpa, uderza w chińską strategię rozszerzania wpływów w sektorze portowo-logistycznym UE, a zarazem rodzi szansę na zwiększenie zakresu europejskiej autonomii strategicznej w obszarze infrastruktury krytycznej.

Wraz z destabilizacją ładu międzynarodowego i światowej gospodarki na pierwszy plan wysuwa się rola portów jako nie tylko ważnych węzłów infrastruktury krytycznej (m.in. punkty wejścia dla importowanych nośników energii), lecz przede wszystkim bram, od których zależy dostęp do globalnego handlu, a często też dostaw uzbrojenia i sprzętu wojskowego. Najpierw pandemia udowodniła, że bez odpowiedniej ich przepustowości trudno reagować na rozmaite szoki międzynarodowe. Rozłączenie cyklu gospodarczego między różnymi regionami świata, spowodowane nierównomiernym rozprzestrzenianiem się fali zarażeń i wdrażaniem obostrzeń, doprowadziło do znacznych zaburzeń w funkcjonowaniu łańcuchów dostaw, a w konsekwencji – do zatorów w największych portach. Następnie inwazja Rosji na Ukrainę wymusiła w całej Europie szybkie działania adaptacyjne w obszarze dostaw nośników energii<sup>1</sup>, przede wszystkim z wykorzystaniem transportu morskiego.

<sup>1</sup> Przykładowo w latach 2021–2023 przeładunki ropy naftowej w Naftoporcie w Gdańsku zwiększyły się niemal dwukrotnie, z 17,9 mln do 36,6 mln ton. Polska nie zdołałaby także odciąć się od dostaw węgla z Rosji, gdyby w 2022 r. nie nastąpił gwałtowny wzrost przeładunków tego surowca – o 127%, do 20,9 mln ton. Polskie porty do dziś odgrywają też kluczową rolę w dostawach sprzętu wojskowego na Ukrainę.

Pokazała również, jak niezwykle ciężkie dla ukraińskiej gospodarki konsekwencje może nieść blokada tamtejszych portów. Wszystkie te czynniki zwiększają znaczenie bezpieczeństwa portów w percepcji wielu państw europejskich, jak również kładą przyglądać się obecności graczy zewnętrznych w systemie portowym Starego Kontynentu – włączając w to aspirujące do dominacji w globalnej żegludze Chiny.

Ponowne dojście do władzy Trumpa gwałtownie przyspiesza te procesy. O ile Joe Biden próbował stopniowo odbudowywać wpływy

## » Wraz z destabilizacją ładu międzynarodowego i światowej gospodarki na pierwszy plan wysuwa się rola portów jako bram do globalnego handlu.

amerykańskie w handlu morskim i infrastrukturze portowej, o tyle jego następca nie tylko wywiera dużo większą presję na chińskich inwestorów w tych sektorach, lecz także różnymi środkami dąży do utrudnienia współpracy europejskich armatorów z ChRL oraz do ograniczania obecności tych ostatnich w żegludze morskiej i przemyśle stoczniowym. Za przykład niech posłuży propozycja wprowadzenia dodatkowych opłat za obsługę w amerykańskich portach jednostek wyprodukowanych w Chinach lub należących do tamtejszych armatorów<sup>2</sup>, co już zmusza tych europejskich do modyfikowania siatek połączeń.

### Chińska ekspansja w europejskich portach

Obecnie chińskie przedsiębiorstwa logistyczne mają udziały w 33 morskich terminalach kontenerowych w Europie (zob. tabela 1 w Aneksie). Należy podkreślić, że z wyjątkiem greckiego Pireusu, w całości kontrolowanego przez chińskie COSCO, w pozostałych europejskich portach spółki z ChRL posiadają wyłącznie wybrane terminale, a sam teren i zarządy portów pozostają w rękach lokalnych. Liczba tych podmiotów i ich systemowe znaczenie daje im jednak rosnące przełożenie na funkcjonowanie całego rynku oraz wgląd w bieżące operacje i strumienie informacji generowane przez porty. Chińskie firmy państwowe dysponują akcjami 20 z nich: dziesięć należy do armatora COSCO Shipping, dziewięć do China Merchants Group (CMG), a jedno przedsiębiorstwo prywatne – wywodzące się z Hongkongu Hutchison Ports<sup>3</sup> – ma udziały w 14<sup>4</sup>. Podmioty z ChRL są już zaangażowane w trzech największych europejskich portach – wszystkie trzy wyżej wymienione ulokowały kapitał w terminalach w Rotterdamie, natomiast samo COSCO jest współwłaścicielem terminali kontenerowych w Antwerpii i Hamburgu. Dla porównania w USA inwestorzy z Chin mają udziały w czterech terminalach<sup>5</sup>. Z kolei europejskie firmy dysponują mniejszościowymi pakietami w siedmiu chińskich portach.

Proces nabywania przez Chińczyków akcji w europejskich terminalach przyspieszył w ostatniej dekadzie. Osłabiona i silnie zadłużona wskutek globalnego kryzysu finansowego z lat 2007–2009, a następnie zawirowań wokół strefy euro w latach 2010–2015 branża portowa Starego Kontynentu zaczęła szukać sposobów na poprawę swojej sytuacji finansowej. Z okazji postanowili skorzystać właśnie Chińczycy. Już w 2008 r. COSCO wzięło w dzierżawę dwa nabrzeża w jednym z aktualnie największych pod względem przeładunków kontenerowych europejskich portów – Pireusie – gdzie wybudowało dwa terminale. W kolejnych latach w Grecji doszło do kryzysu zadłużeniowego, co groziło rozpadem strefy euro. W zamian za pomoc finansową pozostali członkowie unii walutowej zmusili Ateny do

<sup>2</sup> L.A. LaRocco, *Trump is targeting China-made container ships in new flank of global economic war on the oceans*, CNBC, 11.03.2025, cnbc.com.

<sup>3</sup> O ile COSCO i CMG to państwowe spółki zarządzane centralnie, o tyle Hutchison Ports jest kontrolowany przez wywodzący się z Hongkongu globalny konglomerat CK Hutchison Holdings, należący do multimiliardera Li Ka-shinga (dysponuje on pakietem kontrolnym 30,36% akcji). Ze względu rozległe biznesy jego i jego rodziny w Hongkongu i Chinach podlega on wpływom władz w Pekinie.

<sup>4</sup> Hutchison Ports i COSCO mają udziały w tym samym terminalu Euromax w Rotterdamie, stąd łączna liczba częściowych udziałów w terminalach różni się od liczby terminali z chińskimi udziałami.

<sup>5</sup> COSCO i CMG posiadają akcje po dwóch terminali – odpowiednio West Basin Container Terminal China Shipping w Los Angeles i SSA Marine w Seattle oraz Terminal Link Texas w Houston i South Florida Container Terminal w Miami.

prywatyzacji kluczowych przedsiębiorstw państwowych<sup>6</sup>. W 2016 r. COSCO kupiło od funduszu prywatyzacyjnego Grecji 51% udziałów w zarządzie portu za 280 mln euro, a w 2021 r. – następne 16%. Była to transakcja bez precedensu. O ile w branży portowej normę stanowi powierzenie operowania terminalami podmiotom prywatnym, które zajmują się prowadzeniem biznesu, o tyle do oddawania kontroli nad zarządem portu dochodzi niezwykle rzadko – państwa raczej nie chcą pozbywać się autonomii w zakresie strategicznych decyzji dotyczących rozwoju tych obiektów.

Za kolejną istotną transakcją trzeba uznać nabycie przez CMG w 2013 r. 49% akcji spółki Terminal Link. Wcześniej, od jej powstania

w 2001 r., należała ona w całości do francuskiego armatora CMA CGM. W rezultacie transakcji Chińczycy stali się współwłaścicielami 15 terminali – m.in. czterech we Francji, po dwóch w Belgii i USA oraz po jednym w ChRL i Korei Południowej<sup>7</sup>. W 2019 r., aby zredukować własne długi, CMA CGM podpisało umowę o odsprzedaży za 815 mln euro wspólnej spółce kolejnych ośmiu terminali, m.in. w Holandii (Rotterdam), Singapurze, na Ukrainie (Odessa) i w Chinach<sup>8</sup>. Z kolei w 2017 r. APM Terminals zbyło na rzecz COSCO 76% udziałów w jedynym terminalu głębokowodnym w Brugii – CSP. W ten sposób oddało Chińczykom, będącym od 2014 r. akcjonariuszem mniejszościowym obiektem<sup>9</sup> pełny nadzór nad nim.

Sytuacja zaczęła się radykalnie zmieniać po ponownym objęciu urzędu prezydenta Stanów Zjednoczonych przez Trumpa. Od pierwszych dni asertywnie akcentował on w swych wystąpieniach kwestię wyrugowania chińskich wpływów z Kanału Panamskiego, odgrywającego kluczową rolę w kabotażu w USA, a także w ich handlu morskim z Europą i Azją. W coraz trudniejszej sytuacji politycznej holding CK Hutchison ogłosił na początku marca zamiar odsprzedaży konsorcjum włosko-szwajcarskiego TiL (należącego do największego globalnego armatora MSC) i amerykańskiego funduszu BlackRock dwóch terminali znajdujących się na brzegach kanału. Co więcej, w ramach tej samej transakcji zdecydował się też zbyć całe portfolio portowe poza portami w Chinach, obejmujące 14 terminali w Europie, w tym w Gdyni. Hutchison od lat zmagał się z problemami z rozwojem biznesu portowego i rozważał jego sprzedaż, lecz przejściem interesowali się jedynie dwaj pozostali operatorzy portowi z ChRL. Należy jednak podkreślić, że zgodę na przeprowadzenie transakcji muszą jeszcze wydać urzędy regulacyjne wielu państw, stąd jej sfinalizowanie może zająć nawet rok. Szczególnie zaskakuje udział w tym przedsięwzięciu amerykańskich instytucji finansowych, gdyż w ostatnich latach nie angażowały się one w tę branżę, traktując wprawdzie porty jako infrastrukturę stricte biznesową, ale niegwarantującą wysokich stóp zwrotu.

## Niejednoznaczny bilans korzyści z przyciągania Chińczyków

Dotychczasowa otwartość portów UE na ekspansję inwestorów z ChRL wynikała z jednej z strony z pogorszenia się sytuacji finansowej unijnych terminali portowych i chęci zdobycia nowych środków na inwestycje, a z drugiej – z nasilenia się między nimi współzawodnictwa o przyciągnięcie potoków towarowych z tego kraju. Bilans tej polityki jest niejednoznaczny. Przykładowo zgoda na sprzedaż COSCO udziałów w terminalu CSP w Brugii zrodziła się z chęci uzyskania nowych przewag konkurencyjnych. Port zmagał się wówczas w trudnościach w związku z konsolidacją sektora logistycznego po

<sup>6</sup> H. Wetzels, *Chinese takeover of European seaports: EU turned a blind eye on security risks for years, experts say*, Follow the Money, 16.07.2024, [ftm.eu](https://ftm.eu).

<sup>7</sup> *CMHI and CMA CGM complete the Terminal Link Transaction*, CMA CGM & CMHI Press Release, 11.06.2013, [cma-cgm.com](https://cma-cgm.com).

<sup>8</sup> *CMA CGM completes a first transaction relating to the sale of eight port terminals to Terminal Link for USD 815 million in cash*, CMA CGM, 26.03.2020, [cma-cgm.com](https://cma-cgm.com).

<sup>9</sup> *APM Terminals Zeebrugge completes share sale*, APM Terminals, 30.11.2017, [apmterminals.com](https://apmterminals.com).

globalnym kryzysie finansowym i przegrywał walkę z potężnymi rywalami na Morzu Północnym<sup>10</sup>. Terminaldłosyć szybko zwiększył przeładunki – z 316 tys. TEU w 2017 do 1,2 mln w 2023 r.<sup>11</sup> W należącym do Chińczyków obiekcie poczyniono inwestycje w nowe wyposażenie, a ponadto przekierowano do niego dwa z siedmiu serwisów sojuszu żeglugowego Ocean Alliance, do którego COSCO przynależy. Pomogła też pandemia, która spowodowała kongestie w największych europejskich portach i zmusiła do użycia mniejszych terminali. Pomimo poprawy wyników wartość dodana z kolejnych chińskich aktywności w porcie była dla belgijskiej gospodarki niewielka, a jednocześnie pojawiały się obawy o wypychanie lokalnych przedsiębiorców świadczących usługi na jego rzecz<sup>12</sup>.

Zbliżone doświadczenia ma Pireus. Dzięki chińskim nakładom na nowe urządzenia między 2017 a 2019 r. gwałtownie wzrosły w nim przeładunki kontenerowe – z 3,7 mln do 5,2 mln TEU<sup>13</sup>. Miały też miej-

sce znaczące inwestycje. Następne lata okazały się jednak dużo trudniejsze i wartość ta spadła do 4,3 mln TEU w 2022 r. Odwrócenie tendencji nastąpiło dopiero w 2024 r., gdy przeładunki zwiększyły się do 4,6 mln TEU. Zwiększyła się jednak przede wszystkim liczba operacji tranzytowych (przeładunki z większych statków na mniejsze albo odwrotnie), generujących niezbyt dużą wartość dodaną dla greckiej gospodarki<sup>14</sup>. Dodatkowo chińskie firmy zaczęły przejmować usługi na rzecz portu świadczone wcześniej przez podmioty lokalne. Perspektywy jego rozwoju stawia w szczególności pod znakiem zapytania możliwość transportu przez Kanał Sueski, a to z uwagi na niestabilną sytuację na Morzu Czerwonym, zmuszającą zwłaszcza większych armatorów do opływania Afryki. Z tego powodu Pireus traci atut bycia pierwszym punktem przeładunku towarów na trasie z Azji do Europy. Mimo to cały okres zaangażowania inwestorów z ChRL należy ocenić pozytywnie. Jeszcze w 2007 r. port pod względem przeładunków kontenerowych plasował się dopiero na 16. miejscu w Europie (1,7 mln TEU)<sup>15</sup>, a w 2023 r. zajmował już czwartą pozycję (5,1 mln TEU).

**” Otwartość portów UE na ekspansję inwestorów z ChRL wynikała z pogorszenia się sytuacji finansowej unijnych terminali portowych oraz z nasilenia się współzawodnictwa o przyciąganie potoków towarowych z tego kraju.**

Wpływów chińskich firm w europejskich portach nie należy jednak rozpatrywać wyłącznie w kategoriach biznesowych, o czym świadczą doświadczenia największego europejskiego obiektu tego typu w Rotterdamie, w którym Chińczycy są obecni od lat i aktualnie kontrolują cztery z 14 terminali kontenerowych. Według holenderskich analityków<sup>16</sup> zaangażowanie spółek z ChRL stanowi atut w konkurowaniu o obsługę przeładunków, co może w przyszłości pomóc przyciągnąć do Holandii inwestycje chińskich firm z branż handlowej i logistycznej. Niemniej widzą oni również ryzyko zbyt dużego oddziaływania Chin na logistykę i sektor przetwórczy UE, gdyż daje im to sposobność, by w coraz większym stopniu rozgrywać europejskie terminale między sobą.

Holendrzy niepokoją się, że wraz ze wzrostem pozycji Chin w kraju wzmagać się będzie napięcie między zwolennikami walki o utrzymanie pozycji hubu logistyki morskiej a orędownikami zachowania swobody w decyzjach strategicznych. Może to stanowić źródło istotnych tarć na forum UE Hagi z państwami mniej zależnymi gospodarczo od ChRL, zwłaszcza na tle interesów w sferze bezpieczeństwa.

<sup>10</sup> N. Hakirevic Prevljak, *COSCO Shipping Ports, Zeebrugge Port extend container terminal concession*, Offshore Energy, 31.01.2022, offshore-energy.biz.

<sup>11</sup> Obliczenia własne na podstawie raportów COSCO.

<sup>12</sup> *COSCO in the port of Zeebrugge*, European Network of Corporate Observatories, 2024, s. 4, corpwatchers.eu.

<sup>13</sup> Obliczenia własne na podstawie raportów COSCO.

<sup>14</sup> Wywiady z przedstawicielami branży i ośrodków akademickich przeprowadzone w marcu 2024 r.

<sup>15</sup> *ESPO Annual Report 2007–2008*, European Sea Ports Organisation, espo.be.

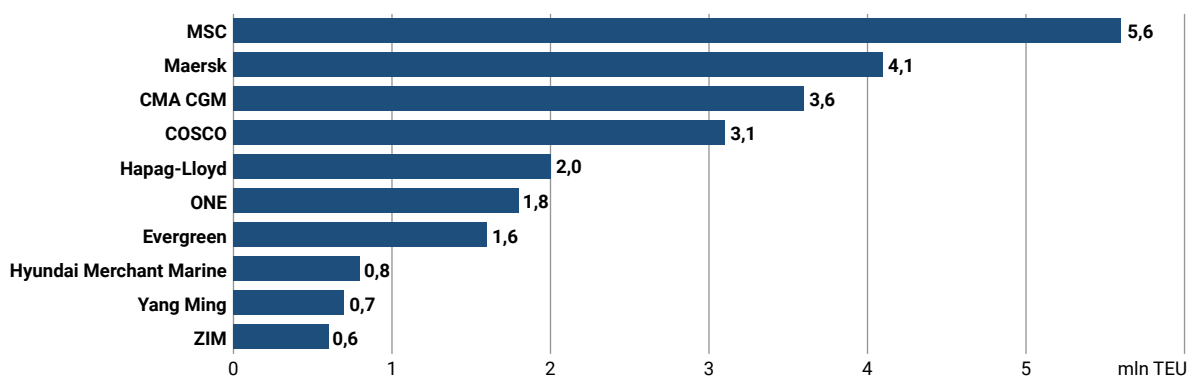
<sup>16</sup> B. Kuipers et al., *Navigating an uncertain future. An exploration of China's influence on the Netherlands' future maritime logistics hub function*, Clingendael Report, październik 2022, clingendael.org.

W kraju istnieją też obawy o ewentualne naciski ze strony USA na ograniczenie chińskich wpływów w branży logistycznej ze względu na potencjalne zagrożenia dla bezpieczeństwa (szpiegostwo, sabotaż, ataki cybernetyczne). W związku z tym miejscowi eksperci nie rekomendują hamowania rozwoju kooperacji z Pekinem, lecz lepsze zarządzanie ryzykiem, co zbliża ich do podejście do niemieckiego, promującego *de-risking*. Elementami tego procesu powinny być: nakreślenie ram strategicznych współpracy, presja na wzajemność w dostępie do rynku (*level-playing field*), reforma unijnego prawa konkurencji oraz rozwijanie kompetencji z zakresu kontrolowania procesów cyfrowych w portach.

### Nierówne warunki gry?

Europejskie porty nie tylko odgrywają coraz ważniejszą rolę w ułatwianiu towarom z ChRL ekspansji na rynki UE, lecz także mają coraz istotniejsze znaczenie z punktu widzenia całości operacji chińskich inwestorów. Łączną wartość wszystkich dotychczasowych przedsięwzięć COSCO i CMG w Europie szacuje się na 9 mld euro. W 2023 r. tamtejsze terminale wygenerowały 51% przychodów COSCO Shipping Ports (spółki córki armatora zarządzającej globalną siecią terminali), podczas gdy w 2016 r. – 32%<sup>17</sup>. Uwzględniając rosnące znaczenie portów Starego Kontynentu dla wyników firm z ChRL oraz dużą liczbę terminali, których akcje posiadają, argument o lokowaniu przez Chińczyków kapitału w celu przyciągania potoków towarowych do danego obiektu traci na znaczeniu. O ile jeszcze kilka lat temu zaangażowanie tamtejszych inwestorów mogło stanowić ważny atut, o tyle dziś, gdy mają oni udziały w kluczowych, nieraz konkurujących ze sobą terminalach (np. COSCO – w Antwerpii, Hamburgu i Rotterdamie), mogą dosyć swobodnie rozgrywać je między sobą, by obniżyć koszty ich użytkowania. Siłę przetargową Chińczyków zwielokrotnia fakt, że zwłaszcza COSCO nie tylko jest operatorem portowym, lecz przede wszystkim zapewnia usługi transportu morskiego i spedycji, rzucając wyzwanie głównym europejskim liniom żegludowym. To aktualnie czwarty największy na świecie armator – po włosko-szwajcarskim MSC, duńskim Maersku i francuskim CMA CGM – więc może wpływać na przekierowywanie ładunków do wybranych lokalizacji. Ponadto zarówno COSCO, jak i Hutchison Ports oferują serwisy intermodalne na rynku UE, co z czasem może stanowić coraz istotniejsze źródło ich przewag.

Wykres. Łączny potencjał przewozowy floty dziesięciu największych linii kontenerowych



Źródło: Z. Ahmed, *Top 20 Largest Container Shipping Companies In The World*, Marine Insight, 14.02.2025, marineinsight.com.

W relacjach gospodarczych UE i Chin, charakteryzujących się dysproporcją w dostępie do rynku na korzyść Pekinu, porty nie należą do wyjątków. Podczas gdy trzy przedsiębiorstwa z ChRL (w tym dwa państwowe) mają udziały w 33 europejskich terminalach, to zaledwie jedna europejska spółka

<sup>17</sup> 2023 FY Results Announcement, COSCO Shipping Ports Limited, marzec 2024, ports.coscoshipping.com.

prywatna – kontrolowany przez Maersk APM Terminals – posiada akcje tylko siedmiu chińskich obiektów tego typu (zob. Aneks).

Przeważnie podmioty z ChRL partycypują w europejskich terminalach jako akcjonariusze mniejszościowi. Te państwowe tylko w niektórych przypadkach dysponują pakietem

większościowym (Antwerpia-Brugia, Pireus, Walencja). Jak wspomniano wcześniej, wyjątkowa sytuacja panuje w Pireusie – tam COSCO sprawuje pełną kontrolę zarówno nad dwoma terminalami, jak i nad zarządem portu. Inaczej wygląda położenie prywatnej firmy Hutchison Ports – zazwyczaj posiada ona w terminalach na Starym Kontynencie większościowe udziały lub jest ich jedynym właścicielem. Zgodnie z prawem spółek w państwach UE zgromadzenie nawet 25% akcji uprawnia do blokowania istotnych decyzji. Z kolei spośród inwestorów europejskich tylko APM Terminals nabył w sześciu terminalach w Chinach udziały nieprzekraczające 25%, a większym pakietem – 49-procentowym – dysponuje jedynie w Shanghai East Container Terminal.

**” Podczas gdy trzy przedsiębiorstwa z ChRL mają udziały w 33 europejskich terminalach, tylko jedna europejska spółka posiada akcje jedynie siedmiu chińskich obiektów tego typu.**

### Chińskie budowanie przewag

Stan, w którym chińskie podmioty kontrolują niemal wszystkie porty w ChRL, a zarazem mają coraz rozleglejsze wpływy w Europie, może długoterminowo okazać się efektywną dźwignią oddziaływania na wymianę handlową. To droga do czerpania zysków nie tylko z eksportu, lecz także z usług transportowych i logistycznych, jak również potencjalnie nieocenione źródło przewagi informacyjnej. Zapewne jednak – przynajmniej w średnim okresie – europejscy armatorzy będą w stanie równoważyć te atuty konkurentów własną siłą rynkową.

W przyszłości języczkiem u wagi na korzyść chińskich koncernów mogą się stać ich udziały w lądowych terminalach przeładunkowych, w tym intermodalnych, pozwalające na kontrolę całości łańcucha logistycznego w głąb kontynentu europejskiego. Jak dotąd Hutchison Ports partycypuje w terminalach lądowych w Holandii (Willebroek, Venlo, Amsterdam, Moerdijk) oraz w Niemczech (Duisburg), natomiast COSCO jest właścicielem tych w Madrycie (Conterail) i Saragossie (Noatum Rail Terminal Zaragoza). Nie da się wykluczyć wykorzystywania przez ChRL obecności w portach Europy do forsowania interesów rodzimych firm w tamtejszych łańcuchach logistycznych i wypierania z nich w ten sposób rywali<sup>18</sup>. Podobne posunięcia można już zaobserwować w innych sektorach (poszerzanie ekspansji w łańcuchu dostaw paneli fotowoltaicznych i aut elektrycznych, ograniczenia w sprzedaży surowców ziem rzadkich, eksport dronów do państw trzecich).

Wraz ze wzrostem potęgi ekonomicznej Chin coraz większe obawy w UE budzi ryzyko dyskutowania przez Pekin wpływów w europejskim sektorze logistycznym do wspierania eksportu na Stary Kontynent metodami pozarynkowymi. Parlament Europejski dostrzegł zwyżkujące zainteresowanie Chińczyków przejmowaniem obiektów unijnej infrastruktury krytycznej, takiej jak właśnie porty, od czasu uruchomienia Inicjatywy Pasa i Szlaku w 2013 r.<sup>19</sup> Miejscowe firmy prawdopodobnie nie będą zdolne do rywalizacji z konkurentami z ChRL, którzy mogą liczyć na znaczące i nietransparentnie przyznawane wsparcie publiczne, zwłaszcza przy jednoczesnym coraz bardziej utrudnionym dostępie do chińskiego

<sup>18</sup> *Navigating an uncertain future...*, *op. cit.*

<sup>19</sup> K. Smit Jacobs, *Chinese strategic interests in European ports*, European Parliamentary Research Service, luty 2023, europarl.europa.eu.

rynku (brak *level-playing field*) – rodzime podmioty prywatne i państwowe są tam bowiem szczerze subsydiowane<sup>20</sup>, jak miało to miejsce choćby w przypadku COSCO w 2017 r.<sup>21</sup>

## Porty pod kontrolą rywala systemowego?

W ostatniej dekadzie UE stopniowo redefiniowała stosunki z Chinami. W opublikowanym w 2019 r. dokumencie *EU Strategic Outlook* Pekin określono mianem partnera, konkurenta, ale i rywala systemowego. W kolejnych latach pojęcia te zaczęto wypełniać treścią, m.in. poprzez dziesiątki postępowań antysubsydyjnych i antydumpingowych oraz rozwijanie tzw. strategii bezpieczeństwa ekonomicznego. Na wizerunek ChRL w Unii bardzo negatywnie rzutują systematyczne zacieśnianie relacji chińsko-rosyjskich oraz wsparcie dyplomatyczne i przemysłowe udzielone przez Pekin Moskwie po 2022 r. Obecnie Pekin coraz częściej nazywany jest wprost rywalem systemowym, zwłaszcza przez unijną dyplomację<sup>22</sup>. Bruksela zaczęła również przyjmować legislację obejmującą monitoring napływających inwestycji i ochronę infrastruktury krytycznej.

Wraz z tymi tendencjami ewoluowało też podejście UE do infrastruktury krytycznej. W 2022 r. przyjęto dyrektywę o jednostkach krytycznych, wymagającą od

» **Językiem u wagi mogą stać się udziały chińskich koncernów w lądowych terminalach przeładunkowych, w tym intermodalnych, pozwalające na kontrolę całości łańcucha logistycznego.**

państw audytu tego typu obiektów i poprawy jej odporności<sup>23</sup>. Dużo mniej spójne działania podejmowały w odniesieniu do portów poszczególne państwa członkowskie. Z jednej strony Chorwacja, Litwa czy Włochy odrzuciły chińskie oferty nabycia udziałów odpowiednio w Rijecie<sup>24</sup>, Kłajpedzie i Trieście. Z drugiej – niemiecki rząd, świadom stagnacji przeładunków w Hamburgu i jego coraz gorszej pozycji względem Antwerpii i Rotterdamu, zgodził się na sprzedaż 24,99% akcji w terminalu Tollerort<sup>25</sup>. Nie pozwalają one wpływać na jego funkcjonowanie, a decyzja o zmniejszeniu pakietu wynikała z oporu resortów gospodarki, spraw zagranicznych, spraw wewnętrznych, finansów i obrony, sprzeciwiających się tej transakcji. Wyrażały one niepokój, że oddanie Chińczykom kontroli nad – wedle pierwotnej propozycji – jedną trzecią udziałów w terminalu stworzy nowe możliwości wywierania presji na RFN, zwłaszcza jeśli uwzględnimy fakt, że ChRL to najważniejszy rynek dla Hamburga<sup>26</sup>. Nieprzychylnie podejście do transakcji sygnalizowała też Komisja Europejska – wskazywała ona na ryzyko wycieku wrażliwych informacji na temat operacji portowych, zwłaszcza transportu sprzętu wojskowego<sup>27</sup>.

Inwazja Rosji na Ukrainę i nieoficjalne wsparcie Pekinu dla Moskwy tylko zwiększyło obawy o bezpieczeństwo portów w UE w kontekście dostaw surowców i broni, zwłaszcza że chińscy inwestorzy są obecni w terminalach sąsiadujących z portami wojskowymi – w Amsterdamie, Antwerpii-Brugii, Gdyni, Hawrze, Rotterdamie, Sztokholmie i Walencji<sup>28</sup>. W razie kryzysu lub konfliktu ChRL mogłaby wykorzystać ten fakt do monitorowania transportu sprzętu i żołnierzy państw NATO, a nawet dywersji wymierzonej w przerzut sił z Ameryki Północnej i Wielkiej Brytanii do Europy Środkowej.

<sup>20</sup> J. Lee, *Beyond China, Inc: understanding Chinese companies*, The Transnational Institute, 16.01.2020, longreads.tni.org.

<sup>21</sup> C. Dupin, *COSCO to receive massive \$26b loan from China Development Bank*, FreightWaves, 12.01.2017, freightwaves.com.

<sup>22</sup> *Hearing of High Representative/Vice President-designate Kaja Kallas*, Parlament Europejski, 12.11.2024, europarl.europa.eu.

<sup>23</sup> *Making critical entities more resilient*, EUR-Lex, 19.02.2024, eur-lex.europa.eu.

<sup>24</sup> M. Seroka, *Budowa nowego terminalu głębokowodnego w Rijecie*, OSW, 1.12.2021, osw.waw.pl.

<sup>25</sup> S. Płóciennik, *Sprzedaż udziałów w terminalu w Hamburgu: Scholz nie chce sporu z Chinami*, OSW, 25.10.2022, osw.waw.pl.

<sup>26</sup> *Hamburger Hafen: Kanzleramt will China-Geschäft offenbar durchsetzen*, Norddeutscher Rundfunk, 20.10.2022, za: archive.ph.

<sup>27</sup> M. Koch, J. Olk, *EU warnte schon im Frühjahr vor Einstieg der Chinesen in den Hamburger Hafen*, Handelsblatt, 21.10.2022, handelsblatt.com.

<sup>28</sup> K. Smit Jacobs, *Chinese strategic interests in European ports*, op. cit.

Porty Morza Północnego w Belgii, Holandii i RFN odgrywają kluczową rolę w mobilności wojskowej Sojuszu i realizacji przezeń planów obronnych dla wschodniej flanki. Poprawa nadzoru nad portami i morzem oraz ich ochrony stanowi przedmiot stałej współpracy strukturalnej (PESCO) w ramach projektu HARMSPRO pod egidą Włoch (uczestniczą w nim jeszcze Polska, Grecja i Portugalia).

Ponadto na wiarygodność ChRL w logistyce morskiej oddziałują incydenty związane z infrastrukturą krytyczną na Bałtyku. Jednostki z tego kraju są podejrzewa się o uszkodzenie estońsko-fińskiego gazociągu Balticconnector (w październiku 2023 r.)<sup>29</sup> oraz podwodnych kabli telekomunikacyjnych łączących Szwecję i Litwę oraz Finlandię i Niemcy (w listopadzie 2024 r.).

## Chiny a bezpieczeństwo cyfrowe portów

ChRL stara się promować własne rozwiązania cyfrowe w branży logistycznej. Opracowana w 2007 r. w jednej z chińskich prowincji platforma do zarządzania ruchem w portach – China's National Transportation and Logistics Public Information Platform (LOGINK) jest coraz powszechniej wykorzystywana globalnie. Najpierw zyskała popularność w krajach azjatyckich, a następnie w Europie. Ma już podpisane porozumienia z 24 portami na świecie, w tym siedmioma na Starym Kontynencie (w Antwerpii, Barcelonie, Bremie, Hamburgu, Sines, Rydze i Rotterdamie). Agreguje przy tym dane 5 mln samochodów ciężarowych, 200 magazynów i 450 tys. użytkowników w Chinach, dzięki czemu stała się kluczowym narzędziem do obsługi potoków ich handlu zagranicznego<sup>30</sup>.

LOGINK nie jest projektem niezależnym – formalnie nadzoruje go Ministerstwo Transportu ChRL. Co więcej, rząd promuje platformę poprzez zagwarantowanie bezpłatnego dostępu do niej. W USA rozważania nad skutkami jej stosowania skłoniły władze do wprowadzenia zakazu wykorzystywania przez Pentagon portów użytkujących LOGINK<sup>31</sup>. Z kolei Holendrzy propagują w UE alternatywny dla niego system – Basic Data Infrastructure<sup>32</sup>.

Obawy o wiarygodność chińskiego oprogramowania nie są bezpodstawne. Przykładowo w 2023 r. spółka logistyczna Cainiao, nale-

» **ChRL stara się promować własne rozwiązania cyfrowe w branży logistycznej, w tym zwłaszcza platformę LOGINK.**

żąca do giganta e-commerce Alibaba Group, została oskarżona przez belgijskie służby o szpiegostwo za pośrednictwem specjalnego software'u zainstalowanego na lotnisku Liège – jednym z pierwszoplanowych w UE hubów dla lotniczego cargo<sup>33</sup>. Firma broniła się, że choć operatorem danych jest platforma Alibaba Cloud, to przechowuje się je na serwerach w RFN. W przypadku rozpowszechnienia chińskich systemów w branży powstałoby ryzyko używania gromadzonych informacji do zapewnienia podmiotom z ChRL nieuczciwej przewagi rynkowej, a w razie kryzysu w relacjach nie dałoby się wykluczyć prób manipulowania danymi w celu sparaliżowania operacji logistycznych<sup>34</sup>.

Ekspansja Chin w portach rodzi również niepokój związany z perspektywą rozszerzenia działalności tamtejszych organizacji przestępczych na Starym Kontynencie w zakresie przemytu czy wwozu do UE podrobionych i niespełniających wymogów bezpieczeństwa towarów. Może też utrudniać

<sup>29</sup> J. Hyndle-Hussein, J. Tarociński, *Uszkodzenie fińsko-estońskiego połączenia gazowego Balticconnector*, OSW, 11.10.2023, [osw.waw.pl](http://osw.waw.pl).

<sup>30</sup> T. Corradi, *China's LOGINK: Securing Maritime Data in European Ports*, China Observers in Central and Eastern Europe, 22.02.2024, [chinaobservers.eu](http://chinaobservers.eu).

<sup>31</sup> J. Stone, *US Bans Pentagon From Using Chinese Port Logistics Platform*, Voice of America, 21.12.2023, [voanews.com](http://voanews.com).

<sup>32</sup> *Basic Data Infrastructure*, Ministerstwo Infrastruktury i Gospodarki Wodnej Holandii, 29.06.2022, [topsectorlogistiek.nl](http://topsectorlogistiek.nl).

<sup>33</sup> L. Dubois, Q. Liu, *Alibaba accused of 'possible espionage' at European hub*, Financial Times, 5.10.2023, [ft.com](http://ft.com).

<sup>34</sup> T. Corradi, *China's LOGINK: Securing Maritime Data in European Ports*, *op. cit.*



międzynarodową współpracę organów ścigania w zwalczaniu przestępczości portowej, np. handlu narkotykami. Przykładowo z powołanego przez Komisję Europejską i belgijską prezydencję w Radzie UE w styczniu 2024 r. antynarkotykowego Sojuszu Portów Europejskich wyłączono obiekt w Pireusie<sup>35</sup>.

Stany Zjednoczone kładą szczególny nacisk na bezpieczeństwo portów, gdyż liczą się z tym, że za pomocą monitorowania ich działalności ChRL może pozyskiwać wiele informacji na temat różnych

» **Stany Zjednoczone kładą szczególny nacisk na bezpieczeństwo portów, gdyż liczą się z tym, że za pomocą monitorowania ich działalności ChRL może pozyskiwać wiele informacji na temat różnych segmentów gospodarki i aktywności innych państw.**

segmentów gospodarki i aktywności innych państw. W ostatnich miesiącach zintensyfikowała się tam debata o zagrożeniach związanych ze stosowaniem w amerykańskich portach suwnic, w aż 80% pochodzących z Chin<sup>36</sup>. Taki stan rzeczy rodzi obawy o szpiegostwo przemysłowe i wojskowe – w 2022 r. Departament Stanu USA postawił takie zarzuty dostawcy suwnic Shanghai Zhenhua Heavy Industries (ZPMC). Również miejscowa branża portowa zwraca uwagę, że najnowsze urządzenia tego typu gromadzą bardzo duże ilości danych użytecznych do celów szpiegowskich. Już dziś port w Los Angeles, który w 2014 r. utworzył Centrum Operacji Cyberbezpieczeństwa, rejestruje 63 mln tego typu ataków miesięcznie<sup>37</sup>.

Zbyt duża zależność od urządzeń produkcji chińskiej w portach stwarza też zagrożenia dla odporności ze względu na znaczne prawdopodobieństwo wystąpienia problemów z dostawami części zamiennych w razie pogorszenia się relacji politycznych. W listopadzie 2023 r. administracja USA utworzyła Centrum ds. Odporności Łańcuchów Dostaw, które m.in. analizuje ryzyka związane z portami. W lutym 2024 r. prezydent Biden wydał rozporządzenia wykonawcze zacieśniające nadzór nad cyberbezpieczeństwem w amerykańskich portach, m.in. poprzez wzmocnienie rygorów dotyczących przestrzegania międzynarodowych regulacji w dziedzinie bezpieczeństwa i raportowania ataków cybernetycznych, jak również ustanowienie stanowiska dyrektora ds. bezpieczeństwa morskiego<sup>38</sup>. Z kolei w styczniu br. Stany Zjednoczone wpisały COSCO na czarną listę podmiotów współpracujących z chińskim sektorem obronnym, odradzając tym samym krajowym firmom kontakty biznesowe z tym przedsiębiorstwem. Według doniesień medialnych grecki rząd przystąpił do zbadania skutków decyzji Waszyngtonu dla portu w Pireusie<sup>39</sup>.

## Wnioski

Od czasu pierwszych prób skorygowania stosunków w latach 2018–2019 – poprzez wprowadzenie mechanizmu sprawdzania chińskich inwestycji – agenda obniżania ryzyka w kontaktach UE z ChRL została znacząco rozwinięta. Mimo to dysproporcje w relacjach gospodarczych wciąż pogłębiały się na niekorzyść wspólnoty. Pekin, dysponujący rosnącą siłą ekonomiczną, w coraz większym stopniu wykorzystuje asymetryczną otwartość unijnego rynku, natomiast nadal nie wypracował skutecznych instrumentów pozwalających niwelować te niekorzystne tendencje. Branża portowa jest tego dobrą egzemplifikacją. W ostatniej dekadzie chińskie przedsiębiorstwa przeprowadziły daleko idącą ekspansję i zdobyły mocne przyczółki w kluczowych europejskich portach, podczas gdy wpływy inwestorów z UE w ChRL systematycznie maleją. Jednocześnie uwarunkowania międzynarodowe, dużo mniej stabilne

<sup>35</sup> P. Haeck, *EU's drug-busting ports alliance excludes Chinese-owned Piraeus*, Politico, 30.01.2024, politico.eu.

<sup>36</sup> L.A. LaRocco, *Biden administration warns Congress about China's major presence at critical US ports*, CNBC, 29.02.2024, cnbc.com.

<sup>37</sup> *Ibidem*.

<sup>38</sup> *Eadem*, *Biden to sign executive order on US port cybersecurity targeting Chinese-manufactured shipping cranes*, CNBC, 21.02.2024, cnbc.com.

<sup>39</sup> S. Schlüter Jacobsen, *Greece is investigating potential impact from COSCO on US blacklist*, ShippingWatch, 13.01.2025, shippingwatch.com.

niż kiedyś, skłaniają do baczniejszego monitorowania i zabezpieczania infrastruktury krytycznej. W tym kontekście rola portów nie powinna być już rozpatrywana jedynie z biznesowego punktu widzenia.

Unię szczególnie powinno niepokoić wsparcie udzielone przez Pekin Moskwie. Podważa ono zaufanie do chińskich inwestorów, którzy będąc współwłaścicielami istotnych terminali europejskich, mogą uzyskiwać dostęp do danych wrażliwych nie tylko z komercyjnego, lecz także z wojskowego punktu widzenia. W świetle dynamicznego zacieśniania de facto sojuszu chińsko-rosyjskiego nie można niestety wykluczyć przekazywania takich informacji Kremlowi. Kontrola nad terminalami już dziś umożliwia monitorowanie przechodzących przez nie towarów oraz obserwowanie sąsiednich obiektów, ale wraz z postępującą cyfryzacją będzie też dawać dostęp do gromadzonych przez porty danych. Dlatego konieczna jest dalsza współpraca na szczeblu unijnym nad uściśleniem znaczenia terminu „rywal systemowy” oraz zdefiniowaniem podejścia UE do Chin i zakresu kooperacji z nimi.

Inne narastające wyzwanie niesie ze sobą intensyfikacja kontroli nad gospodarką przez władze w Pekinie, co wymusza podporządkowanie im miejscowych firm prywatnych. Widać wyraźnie, że działania tamtejszych spółek (nawet nienależących do państwa) będą w coraz większym stopniu koordynowane przez rządzących. Problem jest tym poważniejszy, że ChRL dysponuje niebagatelными możliwościami wywierania presji na porty UE i ich wzajemnego rozgrywania, gdyż jest w stanie sterować znaczną częścią potoku handlowego między Europą a nią samą.

Podobne praktyki Pekin stosuje w innych sektorach, przez co staje się wyzwaniem dla unijnego prawa konkurencji, które musi uwzględniać, że wszystkie chińskie podmioty mogą być kontrolowane przez jednego aktora (jako de facto jeden wielki holding) i wykorzystywać wzajemne powiązania na potrzeby ekspansji na Starym Kontynencie.

Europejskie rozwiązania w dziedzinie cyfryzacji usług portowych powinny być zatem rozwijane zarówno pod kątem bezpieczeństwa, jak i wyrównywania warunków konkurencji. W przeciwnym wypadku UE może bardzo szybko utracić kontrolę nad informacjami agregowanymi przez porty, a wraz z nim – zdolności do zadbania o własne bezpieczeństwo cyfrowe. Istotną rolę odgrywają tu również centra badania bezpieczeństwa danych przetwarzanych przez wyprodukowane w ChRL urządzenia portowe.

Paradoksalnie szanse na odtworzenie choć części autonomii w sektorze okazuje się dawać administracja Trumpa, która ułatwiła armatorom z Europy odbudowanie wpływów w tamtejszych portach dzięki wsparciu amerykańskich funduszy inwestycyjnych. UE od kilku lat rozwija instrumentarium z zakresu bezpieczeństwa ekonomicznego. Koncepcja otwartej autonomii strategicznej zakłada odzyskanie możliwości samodzielnego działania i samowystarczalności w najważniejszych obszarach, jednak dotąd brakowało narzędzi do realnej implementacji tej polityki. Presja USA stwarza europejskim koncernom sprzyjające warunki do odbijania niektórych sektorów od Chin i odbudowywania pewnych kompetencji związanych z handlem morskim. Taką okazję wykorzystał włosko-szwajcarski MSC, który – wspomagany przez amerykański BlackRock – znalazł się na dobrej drodze do przejęcia istotnych udziałów w 14 europejskich terminalach, z których większość całkowicie kontrolują dziś inwestorzy powiązani z ChRL.

Ponadto posunięcia Stanów Zjednoczonych z ostatnich lat pokazują, że będą one walczyć o odzyskanie obecności w żegludze morskiej i portach, co będzie wprowadzić rodziło wyzwania dla UE, ale i generowało nowe szanse na współpracę. Amerykanie coraz bardziej zdają sobie sprawę, że kontrola nad szlakami morskimi to dla Pekinu istotne aktywo ułatwiające rozszerzanie wpływów na świecie, a porty pełnią na tym polu funkcję kluczową. Prawdopodobnie będą oni także coraz ściślej łączyli tę kwestię z wymiarem bezpieczeństwa, oczekując od strony europejskiej zapewnienia większej ochrony transportom sił NATO, co może stać się pretekstem do wysuwania dalszych oczekiwań dotyczących

redukcji udziału podmiotów z ChRL w portach Starego Kontynentu. Mogą też docelowo wykorzystywać zagadnienie bezpieczeństwa przetwarzanych tam danych do ograniczenia zakresu użytkowania w nich chińskich urządzeń, np. poprzez przekierowywanie potoków towarowych do terminali, których udziałowcami są firmy amerykańskie.

## ANEKS

Tabela 1. Inwestorzy z ChRL w europejskich terminalach

Przedsiębiorstwo	Lokalizacja	Terminal i udziały w nim	
COSCO – China Ocean Shipping Company	Grecja	Pireus: PPA Container Terminal – Pier I (67%), Piraeus Container Terminal (100%)	
	Belgia	Antwerpia-Brugia: CSP Zeebrugge (90%), Antwerp Gateway (20%)	
	Niemcy	Hamburg: Tollerort (24,9%)	
	Holandia	Rotterdam: Euromax (35%)	
	Hiszpania	Walencja: CSP Valencia (51%) Bilbao: CSP Bilbao (62%)	
China Merchants Group	Włochy	Vado Ligure: Vado Reefer (40%), Vado Gateway (40%)	
	Francja	Montoir-de-Bretagne: Terminal du Grand Ouest (24,5%) Marsylia: Marseille-Fos (24,5%) Dunkierka: Terminal des Flandres (44,59%) Hawr: Terminal de France and Terminal Nord (24,6%)	
		Malta	Marsaxlokk: Malta Freeport Terminal (24,5%)
		Holandia	Rotterdam: Rotterdam World Gateway (14,7%)
		Belgia	Antwerpia-Brugia: Antwerp Gateway (4,9%)
	Grecja	Saloniki: Port of Thessaloniki (16,33%)	
	Ukraina	Odessa: Brooklyn-Kyiv Port (50%)	
	Hutchison Ports <sup>40</sup>	Holandia	Rotterdam: Euromax (45% <sup>41</sup> ), 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.

<sup>40</sup> 2023 Annual Report. Operations Review – Additional Information, CK Hutchison Holdings Limited, za: irasia.com.

<sup>41</sup> Evergreen Purchases 20% Equity Of Rotterdam Port One Terminal, SDI Logistics, 18.08.2023, sdilogistics-shippings.com.

**Tabela 2. Inwestorzy europejscy w chińskich terminalach**

<b>Przedsiębiorstwo</b>	<b>Terminal i udziały w nim</b>
APM Terminals	Guangzhou South China Ocean Gate Container Terminal (20%) Shanghai East Container Terminal (49%) Tianjin Port Alliance Container Terminals (20%) Qingdao Qianwan Container Terminal (20%) Qingdao New Qianwan Container Terminal (19%) Qingdao Qianwan United Container Terminal (9%) Xiamen Songyu Container Terminal (25%)

Źródło: opracowanie własne na podstawie danych branżowych.