



INSIDE CHINA

CZERWIEC 2018



波中法律经济研究中心
Polish Research
Centre for Law and
Economy of China



Ministerstwo Nauki
i Szkolnictwa Wyższego



DIALOG



Szanowni Państwo,

oddajemy w Państwa ręce pierwszy z osiemnastu raportów „Inside China”, który stanowi analityczne opracowanie najważniejszych bieżących wydarzeń w Chińskiej Republice Ludowej.

Korzystanie z tego typu raportów jest niezbędne do podejmowania działań związanych z realizacją zadań publicznych. Ułatwia i podnosi poziom działań urzędów oraz wspiera działalność gospodarczą polskich przedsiębiorstw, które zamierzają rozszerzyć ją o drugi co do wielkości rynek konsumencki świata.

Mamy nadzieję, że raport będzie stanowił cenne źródło wiedzy, dzięki której osoby decyzyjne w polskich organach publicznych i przedsiębiorstwach będą mogły podejmować słuszne decyzje.

Doświadczeni analitycy wybrali oraz opracowali kluczowe zagadnienia, które zostały omówione w oparciu o doniesienia chińskich i światowych mediów. Raport ma na celu nie tylko dostarczyć informacji na temat wydarzeń, które miały miejsce w Państwie Środka, ale również przedstawić implikacje istotne dla stosunków polsko-chińskich. Mowa tu przede wszystkim o perspektywicznych kierunkach rozwoju współpracy, cechach poszczególnych sektorów gospodarki ChRL oraz praktycznych wskazówkach dotyczących sposobu kształtowania polskich relacji z partnerami z Chin na każdym poziomie, tj. rządowym, samorządowym, biznesowym.

W pierwszym raporcie poruszono kwestie dotyczące ochrony środowiska i energetyki, szeroko rozumianej gospodarki, stosunków międzynarodowych, edukacji oraz systemu prawnego.

Nieodłącznym elementem każdego Raportu „Inside China” jest opracowanie sektorowe. W każdym kolejnym raporcie będziemy przedstawiać inny sektor, który w ocenie naszych analityków jest istotny dla współpracy polsko-chińskiej. W niniejszym raporcie przedstawiony został sektor motoryzacyjny.

Raport „Inside China” powstaje w ramach programu „DIALOG” i jest finansowany przez Ministerstwo Nauki i Szkolnictwa Wyższego. Pragniemy, by środki publiczne pozyskane na publikację raportu zostały wykorzystane w jak najlepszy sposób, dlatego jesteśmy otwarci na Państwa uwagi. Mogą Państwo również zgłaszać drogą e-mailową potrzeby opracowania konkretnych sektorów oraz zagadnień, wysyłając wiadomość na adres: m.piekut@wpia.uw.edu.pl

Z wyrazami szacunku,

Maximilian Piekut

Karol Piekut



Ochrona Środowiska i Energetyka

Wydarzenia

1. Ministerstwo Ekologii i Środowiska ChRL podjęło kolejne kroki w kierunku poprawy jakości powietrza w głównych ośrodkach miejskich. W tym celu zaplanowano dokonanie szczegółowych kontroli w regionie Pekin-Tianjin-Hebei, w regionie delty rzeki Jangcy (Szanghaju, Jiangsu, Anhui), a także w prowincjach Shanxi oraz Shaanxi. Kontrole potrwać do 28 kwietnia 2019 r. i przeprowadzone zostaną przez 18000 inspektorów w sektorach związanych z przemysłem, energetyką, transportem i rolnictwem. W trakcie ich trwania sprawdzane będą systemy zarządzania środowiskowego, szczególnie pod kątem ich zgodności z reformą chińskiej energetyki oraz ciepłownictwa, która polega na sukcesywnym zmniejszaniu wykorzystania węgla i zastąpienia go gazem ziemnym.
2. Ministerstwo Ekologii i Środowiska do 2020 r. planuje likwidację małych źródeł spalania węgla znajdujących się Shanxi oraz Shaanxi – północnych prowincjach ChRL.
3. Rada Państwa ChRL wprowadziła politykę „ekologicznej czerwonej linii” (中国生态保护红线), która polega na wyznaczeniu terenów, na których obowiązywać będą ścisłe standardy ochrony środowiska. Wspomniane tereny obejmą parki narodowe, lasy oraz rezerваты, które stanowią 25% całkowitej powierzchni Chin. Mają one zostać wyłączone z działalności przemysłowej. Zalesienie Chin, zgodnie z planami Rady Państwa ChRL, do 2020 r. ma zwiększyć się o 23%.
4. Zarząd CGN UK – spółki córki China General Nuclear Power Corporation, ogłosił, iż nie będzie starał się o dofinansowanie swoich projektów przez rząd Wielkiej Brytanii. Podkreślił również, że posiada wystarczające środki finansowe, aby zrealizować budowę elektrowni jądrowych na terenie Wielkiej Brytanii.
5. Pierwsza na świecie elektrownia jądrowa trzeciej generacji AP1000 położona w Sanmen w prowincji Zhejiang w Chinach ma zostać uruchomiona w listopadzie 2018 r. Elektrownia została wykonana według projektu amerykańskiej spółki Westinghouse należącej do Toshiba Japan. W związku ze stratami finansowymi powstałymi na skutek budowy czterech elektrowni w USA, Toshiba Japan zgłosiła wniosek upadłościowy w 2017 r. Operatorem elektrowni będzie China National Nuclear Power Corp.



6. China National Nuclear Corporation sfinalizowało transakcję zakupu od francuskiego przedsiębiorstwa Orano technologii pozwalającej na budowę zakładu recyklingu odpadów promieniotwórczych o możliwościach przerobowych 800 ton.
7. Eksport benzyny i oleju napędowego wzrósł w maju odpowiednio o 134% oraz 62,6% w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. W tym samym czasie zanotowano wzrost importu LNG o 42,8%.¹

Tło

Dynamiczny wzrost gospodarczy Chin w ciągu ostatnich trzech dekad jest związany z przemysłem produkcyjnym. Liczne fabryki funkcjonujące w głównych ośrodkach miejskich, wzmożony ruch drogowy wynikający ze zwiększającej się liczby mieszkańców miast oraz uzależnienie gospodarki od węgla (70% udziału węgla w miksie energetycznym) spowodowały ogromne zanieczyszczenie powietrza. Szczególnie widoczne jest ono latem, kiedy wysokie temperatury powodują znaczne zużycie energii elektrycznej, której źródło stanowi węgiel, a także zimą, gdyż do niedawna ciepłownictwo miejskie wykorzystywało głównie piece węglowe. Smog oraz dramatycznie wysokie wskaźniki AQI (Air Quality Index) sięgające nawet 500 cząsteczek PM 2.5 (standard to 35 dla pomiaru 24 godzinnego) stały się niemalże codziennością. Wysokie stężenie cząsteczek PM 2.5 oraz PM 10 powoduje poważne choroby układu oddechowego oraz układu krążenia, które stanowią przyczynę licznych zgonów wśród obywateli ChRL.

Rosnąca świadomość mieszkańców ChRL w zakresie negatywnego wpływu zanieczyszczonego powietrza na zdrowie, zmusiła rząd do podjęcia kroków w kierunku poprawy jakości powietrza. Do działań tych należą:

- A. Wprowadzenie kwoty zużycia węgla dla poszczególnych regionów na podstawie narodowego planu prewencji zanieczyszczenia powietrza (大气污染防治行动计划) z 2013 r.
- B. Zastąpienie węgla gazem naturalnym w sektorze energetycznych (określane w języku angielskim jako „shift from coal to gas”, a w języku chińskim jako 煤改气).

¹ Na podstawie danych Głównej Administracji Celnej Chińskiej Republiki Ludowej



- C. Wymiana starych pieców grzewczych zasilanych węglem na nowe o wyższych standardach emisyjnych.
- D. Wprowadzenie całkowitego zakazu ogrzewania węglem w przypadku dostępności innych metod.
- E. Przeniesienie fabryk poza obszary miejskie oraz wyłączanie mocy produkcyjnych w dni, w których zanieczyszczenie powietrza jest największe.
- F. Wprowadzenie norm emisyjnych w transporcie oraz wsparcie finansowe niskoemisyjnego transportu.
- G. Wprowadzenie zbywalnych uprawnień do emisji gazów cieplarnianych dla przemysłu oraz energetyki (Emissions Trading Scheme) na wzór EU ETS (European Union Emissions Trading System).
- H. Wdrożenie dodatkowych działań w regionach silnie uzależnionych od węgla (Shanxi oraz Shaanxi), w których wynosiło ono nawet 90%.
- I. Ustalenie, iż docelowa norma 35 mikrogramów/metr sześcienny PM 2.5 obejmie do 2035 r. całe terytorium Chin.
- J. Zwiększenie zalesienia ChRL oraz ochrona terenów naturalnych.

Dywersyfikacja źródeł energii – działanie podjęte przez Rząd ChRL, ma na celu zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Państwa Środka. W związku z tym budowane są liczne elektrownie jądrowe oraz importuje się znaczne ilości ropy naftowej. Obecnie 3% energii w Chinach pochodzi z elektrowni jądrowych, a do 2020 r. odsetek ten ma zwiększyć się do 6%.

Władze ChRL podejmują działania mające na celu pozyskanie zachodnich technologii w zakresie energetyki jądrowej. Pekin liczy, że zdobyty w ten sposób potencjał innowacyjny pozwoli mu stać się liderem tej branży na świecie i przekona zachodnich partnerów do budowy elektrowni jądrowych w Europie.

W krótkim czasie Państwo Środka stało się również największym importerem ropy naftowej, wyprzedzając w 2017 r. USA². Wykorzystując wysokie ceny oraz nadwyżki benzyny i oleju napędowego, Pekin stał się ważnym regionalnym eksporterem tych paliw.

² Na podstawie danych U.S. Energy Information Administration



Pespektywy

Należy uznać, że trend ograniczenia emisji w głównych sektorach (przemysł, energetyka, transport, rolnictwo) zostanie utrzymany w kolejnych latach.

Regulacje wymuszają na wielu podmiotach rezygnację z węgla, co powoduje, że jego cena jest stosunkowo niska. Z drugiej strony występuje ogromny popyt na inne surowce energetyczne, zwłaszcza na gaz ziemny, również w formie skroplonej. LNG i CNG cieszą się ogromną popularnością w chińskim sektorze transportowym. Istnieją również liczne skraplarki (ssLNG) oraz stacje regazyfikacji.

W okresie grzewczym, w związku ze wspomnianym zakazem używania węgla w miastach do celów grzewczych, pojawił się problem braku podaży gazu ziemnego, co spowodowało, że cena tego surowca w ciągu miesiąca zwiększyła się dwukrotnie.

Jednocześnie rozwija się bardzo dynamicznie energetyka odnawialna oraz jądrowa. Potrzeby energetyczne Chin są tak duże, że czynią je największym importerem surowców energetycznych. W chwili obecnej w Państwie Środka jest już 38 elektrowni jądrowych, a kolejnych osiemnaście elektrowni jest trakcie budowy.

Implikacje

- W związku z działaniami ograniczającymi zanieczyszczenie powietrza, pojawiły się nowe możliwości eksportowe w zakresie: **transportu niskoemisyjnego** (elektromobliwość, LNG oraz CNG, wodór) oraz **związanej z tym infrastruktury** (stacje ładowania, ssLNG, stacje tankowania LNG/CNG), **energetyki** (odnawialne źródła energii, rozwiązania w zakresie efektywności energetycznej, gazyfikacja węgla), jak również **przemysłu** (filtry, stacje regazyfikacji/ssLNG, alternatywne źródła energii).
- Rozwój **elektrowni jądrowych** na tak ogromną skalę ugruntował know-how w tej dziedzinie oraz wytworzył ogromny potencjał produkcyjny, który może zostać wykorzystany w momencie zakończenia prac nad wszystkimi elektrowniami jądrowymi w Chinach. W związku z tym **ChRL aktywnie poszukuje rynków zbytu dla swojej technologii**, starając się budować elektrownie jądrowe poza granicami kraju. W chwili obecnej chińskie firmy biorą tylko częściowy udział w budowie elektrowni jądrowych w Wielkiej Brytanii w konsorcjum z Electricite de France oraz w Pakistanie. **Pekin z pewnością jest żywo zainteresowany budową elektrowni jądrowej w Polsce.** Europa



nie jest jednak przekonana do tego pomysłu ze względu na wciąż wysoką nieufność w stosunku do rozwiązań technologicznych proponowanych przez Chiny, które często nie są kompatybilne z wymogami bezpieczeństwa UE.

- **Ciekawym tematem do wymiany doświadczeń pomiędzy organami rządowymi i samorządowymi Polski i Chin jest zwalczanie smogu w głównych ośrodkach miejskich**, ponieważ Kraków oraz Warszawa borykają się w ostatnim czasie z problemami podobnymi do tych, które występują w Pekinie. Innym tematem do dyskusji może być system handlu uprawnieniami do emisji gazów cieplarnianych, co wynika z faktu, iż Polska posiada bogate doświadczenia związane z uczestnictwem w EU ETS od 2005 r.
- **Wprowadzony na początku 2018 r. zakaz importu niektórych odpadów ma i będzie miał ogromny wpływ na rynki europejskie.** Zgodnie z danymi Eurostatu 85% eksportowanych odpadów trafiało właśnie do Chin (3 mln ton). Import odpadów do Polski w 2017 r. wyniósł 734 tysięcy ton. UE stanęła przed decyzją w sprawie zagospodarowania znacznej ilości odpadów, bez możliwości ich eksportu do Chin. **W krótszej perspektywie jest to problematyczne, o czym świadczą częste pożary wysypisk śmieci na terenie Polski. W dłuższej perspektywie Polska może na tym skorzystać, jeśli uda jej się dokonać postępu technologicznego potrzebnego do sprostania temu wyzwaniu.**

Gospodarka

Wydarzenia

1. Wskaźnik cen towarów i usług konsumpcyjnych (Consumer Price Index – CPI) w maju wzrósł o 1,8%, konsumpcja natomiast wzrosła o 8,5% w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego. Wskaźnik cen producenta (Producer Price Index) w maju wzrósł o 4,1% w porównaniu z analogicznym okresem roku poprzedniego.³

³ Na podstawie danych Narodowego Biura Statystyki Chińskiej Republiki Ludowej



2. Przedstawiciel Narodowej Komisji Reform i Rozwoju określił warunki makroekonomiczne jako stabilne i prognozuje brak znaczących zmian w cenach towarów i usług w ChRL w drugiej połowie roku, pomimo cel nałożonych przez USA.
3. Podczas trzydziestej rocznicy ustanowienia Specjalnej Strefy Ekonomicznej w Hajnanie - wyspie, która jest najbardziej wysuniętą na południe prowincją Chin, Prezydent ChRL Xi Jinping ogłosił plan ustanowienia terenu prowincji Strefą Wolnego Handlu („pilot free trade zone”).
4. 5 czerwca 2018 r. Rada Państwa ChRL potwierdziła, że prowadzi dalsze prace nad udoskonaleniem Systemu Oceny Obywateli (Social Credit System), który ma osiągnąć pełną funkcjonalność w 2020 r.

Tło

Specjalne Strefy Ekonomiczne

Od czasu reform Deng Xiaopinga Chiny przyjęły nowy model reform gospodarczych, który polega na stopniowym wprowadzaniu ich w jednym miejscu (mieście, prefekturze, prowincji) po to, by w przypadku uzyskania pożądanych efektów, rozszerzyć ich zasięg na kolejne obszary.

Tak stało się w przypadku Stref Wolnego Handlu, które stanowią specyficzny rodzaj Specjalnych Stref Ekonomicznych. W Strefach Wolnego Handlu, oprócz korzystnych warunków dla bezpośrednich inwestycji, panują również sprzyjające warunki do handlu międzynarodowego.

Pierwsza Strefa Wolnego Handlu została ustanowiona w 2013 r. w Szanghaju. W 2016 r. było ich już jedenaście, a rok później osiemnaście. Strefa Wolnego Handlu objęła również Hajnan, który jest najmniejszą chińską prowincją, co można uznać za kolejne działanie mające na celu otwarcie ChRL na globalny biznes. Wprowadzone zmiany mają ożywić gospodarkę wyspy nazywanej chińskimi Hawajami, która jest popularną destynacją turystyczną.

W tym samym okresie ogłoszony został ruch bezwizowy w Hajnanie dla turystów, których pobyt na wyspie nie będzie przekraczał trzydziestu dni. Warto zauważyć, że w innych przypadkach do wjazdu do Chin i pobytu na terenie państwa potrzebna jest wiza. W Hajnanie ogłoszono również plan wprowadzenia korzystnych regulacji prawnych dotyczących wykwalifikowanych pracowników zagranicznych, którzy planują założyć działalność gospodarczą lub podjąć pracę na wyspie. Rząd ChRL ma nadzieje, że podjęte działania ożywią



rozwój gospodarczy regionu, który do tej pory koncentrował się głównie na działalności turystycznej.

Social Scoring System

System Oceny Obywateli (社会信用体系) to pomysł zainicjowany w 2014 r. Polega na stworzeniu systemu, który będzie zbierał dane o aktywności obywateli ChRL w sferach życia społecznego i gospodarczego. Zadaniem systemu ma być gromadzenie danych na temat: relacji obywatela z organami publicznymi, uczciwości w stosunkach gospodarczych, uczciwości w stosunkach społecznych oraz udziału w sporach sądowych. System ma zwiększyć zaufanie pomiędzy obywatelami ChRL.

Osoby, które uzyskają niską ocenę, będą miały problem z zakupem biletów kolejowych i lotniczych oraz nie będą mogły otrzymać kredytu. Czynniki obniżające ocenę obywatela mają być działania uznawane za niepożądane społecznie, np. nieuregulowane długi, mandaty, oszustwa, przestępstwa. Firmy również będą poddawane ocenie.

System od początku budzi liczne kontrowersje, szczególnie w zakresie ochrony danych osobowych oraz w kwestii ingerencji rządu ChRL w sprawy osobiste obywateli.

Kolejnym problematycznym zagadnieniem jest kolektywizacja odpowiedzialności. Obywatele, którzy uzyskają niską ocenę społeczną mogą mieć problem z uzyskaniem zatrudnienia lub zapisaniem dzieci do dobrej szkoły.

Wobec systemu pojawiają się również liczne zarzuty natury moralnej. Baihe.com, chiński portal randkowy, bierze udział w pracach nad algorytmami, co może skutkować tym, iż jego użytkownicy będą sprawdzali potencjalnych partnerów w systemie.

Transport / Motoryzacja

Wydarzenia

1. W związku z planami zakupu w tym roku stu autobusów napędzanych wodorem, 11 czerwca 2018 r. rozpoczęto budowę stacji wodorowej w mieście Wuhan – prowincji Hubei, znajdującej się w Środkowych Chinach. Stacja ma zapewniać 1000 kg wodoru dziennie.
2. Didi Chuxing – chiński odpowiednik amerykańskiego przedsiębiorstwa Uber, rozpoczął swoją działalność w Australii. Początkowo usługi firmy będą dostępne tylko w Melbourne.



3. China Eastern – spółka należąca do Skarbu Państwa ChRL, prowadziła negocjacje z France Airbus w sprawie zakupu stu pięćdziesięciu samolotów Airbus A320 za kwotę 18 mld USD. W związku z tym francuski premier Edouard Philippe złożył wizytę w Pekinie.
4. W Szanghaju odbyły się targi CES ASIA, które poświęcone były nowym technologiom, m.in. sztucznej inteligencji, robotyce, technologii 5G. Targi odwiedziło 46 tys. osób. Podczas targów zawarto porozumienie pomiędzy Baidu Internet of Vehicle a BMW dotyczące współpracy na polu Vehicle to Home – połączenia obsługi samochodu i domów.
5. Tegoroczny szczyt Szanghajskiej Organizacji Współpracy odbył się w Qingdao, położonym nieopodal Weifang. Wybór miejsca nie był przypadkowy, ponieważ wspomniane miasto posiada znaczące osiągnięcia w branży motoryzacyjnej. Chiny często wykorzystują wydarzenia międzynarodowe, aby zaprezentować swoje osiągnięcia w określonej branży.
6. W obawie przed skutkami wojny handlowej toczącej się między USA a Chinami, chińscy inwestorzy zdecydowali się na inwestycje w Europie. Jest to wynik zapowiedzi strony amerykańskiej, że akwizycje w sektorze motoryzacyjnym będą objęte kontrolami Komitetu ds. Inwestycji Zagranicznych Stanów Zjednoczonych (Committee on Foreign Investment in the United States).

Tło

Reformy z 1978 r. polegały na stopniowym otwieraniu się gospodarki Chin na udział kapitału zagranicznego. Pekin starał się zapewnić rozwój chińskich przedsiębiorstw sektora motoryzacyjnego. Początkowo ze względu na brak opracowanej technologii oraz kapitału, zezwolono producentom zagranicznym otwierać fabryki w Chinach, ale tylko w formie Joint-Venture z chińskim partnerem. Strona zagraniczna nie mogła mieć więcej niż 50% udziałów w przedsiębiorstwie. Działanie te miały z jednej strony zapewnić chińskim firmom udział w zyskach, z drugiej zaś strony przyczynić się do transferu know-how.

Dzisiejsze Chiny są zupełnie inne niż te w 1978 r. W ciągu trzydziestu lat nieustannego wzrostu gospodarczego chińskie spółki z powodzeniem przejęły zagraniczne marki oraz fabryki, m.in. marka Volvo zakupiona została przez firmę Geely od firmy Ford, a przedsiębiorstwo Dongfeng przejęło 14% udziałów PSA Peugeot Citroën. Warto posłużyć się również innym przykładem. Miasto Weifang, w pobliżu którego odbył się szczyt Szanghajskiej



Organizacji Współpracy, jest siedzibą firmy Weichai, producenta silników do samochodów ciężarowych. W 2017 r. przedsiębiorstwo sprzedało 620 000 silników wartych 35 mld USD. 40% towarów trafiło do zagranicznych odbiorców. Podejmowane działania eksportowe związane są z nabywaniem przez chińskie przedsiębiorstwa aktywów zagranicznych, czego przykładem jest budowa fabryki MAZ-Weichai w chińsko-białoruskim parku przemysłowym, który znajduje się w Mińsku. W ciągu ostatnich 10 lat firma Weichai przeznaczyła ponad 15 mld RMB na rozwój technologii produkcji silników, czego skutkiem jest powstanie fabryki wodorowych ognisk paliwowych.⁴

W dalszym ciągu Chiny pozostają jednak technologicznie za zachodnimi konkurentami, o czym świadczy fakt, że ponad 60% udziału w rynku chińskim mają zagraniczni producenci samochodów. Starając się nadrobić straty, a nawet wyprzedzić zachodnią konkurencję, chińskie firmy inwestują w technologie przyszłości, np. pojazdy niskoemisyjne oraz autonomiczne.

Można zaobserwować bardzo wszechstronne podejście Chin do tematu emisyjności samochodów. Badania, rozwój, inwestycje w nowe technologie dotyczą produkcji samochodów napędzanych gazem (LNG, CNG), wodorem oraz energią elektryczną. Mimo braku opłacalności tych technologii, rząd na szczeblu krajowym i lokalnym stara się dawać impulsy producentom, aby pracowali nad nowymi rozwiązaniami. Pekin może odnieść przez to podwójną korzyść. Z jednej strony w przyszłości innowacyjne pojazdy mogą stać się towarem eksportowym, z drugiej zaś strony ChRL pokazuje, że w ten sposób walczy ze zmianami klimatu oraz zanieczyszczeniem powietrza, tym samym zyskując poparcie wśród społeczeństwa.

Rozwój niskoemisyjnych samochodów jest jednym z celów strategii „Made in China 2025”.

⁴ Na podstawie China Daily



Relacje USA – Chiny

Wydarzenia

1. 16 czerwca 2018 r. pełnomocnik rządu Stanów Zjednoczonych (United States Trade Representative) ogłosił listę towarów z Chin, które będą objęte wyższymi cłami importowymi od 6 lipca 2018 r.
2. Departament Skarbu Stanów Zjednoczonych zapowiedział, że pracuje nad wprowadzeniem restrykcji dla przedsiębiorstw, w których co najmniej 25% udziałów posiadają spółki z ChRL. Regulacje zablokują takim przedsiębiorstwom możliwość zakupu udziałów amerykańskich firm, które posiadają technologię o dużym znaczeniu przemysłowym („industrially significant technology”).
3. Mimo wprowadzonych ceł, chiński producent paneli słonecznych JinkoSolar Holding Ltd zapowiedział uruchomienie produkcji w nowej fabryce w Jacksonville (USA).
4. Pojawiły się doniesienia, iż w wyniku presji wywieranej przez USA na Chiny, Pekin zamierza zmienić retorykę w sprawie swojej flagowej polityki „Made in China 2025”.
5. Stany Zjednoczone zainwestowały 256 mln USD w otwarcie nowego biura American Institute of Taiwan, które w rzeczywistości pełni funkcję ambasady skupiającej się na stosunkach handlowych z Tajwanem.
6. USA oskarżyło Chiny o kradzież 614 gigabajtów danych marynarki wojennej USA (US Navy). W tle wydarzenia pojawił się agent CIA skazany za szpiegostwo na rzecz Chin.
7. W wyniku porozumienia pomiędzy Waszyngtonem a Pekinem, chiński gigant telekomunikacyjny ZTE został ukarany karą w wysokości 1 mld USD. Dodatkowo ZTE będzie musiało złożyć do depozytu dodatkowe 400 mln USD na zabezpieczenie potencjalnych nadużyć. Oznacza to, że wraz z poprzednimi karami, ZTE łącznie zapłaci 2,3 mld USD. Zakaz nabywania części składowych od amerykańskich producentów zostanie uchylony dopiero po zapłacie pełnej kwoty kary. Ogłoszenie porozumienia spowodowało w ciągu jednego dnia wzrost ceny akcji ZTE na giełdzie w Hong Kongu o 18%, po spadku, który miał miejsce w dniu wcześniejszym i wynosił 25%.
8. Facebook potwierdził istnienie umów dotyczących przekazywania danych użytkowników chińskim firmom, m.in. przedsiębiorstwu Huawei. Obie firmy twierdzą, że tego typu



umowy są w dzisiejszych czasach standardem i zawierane są pomiędzy platformami social media a producentami smartfonów w celu optymalizacji usług telefonicznych.

Tło

Stosunki USA-Chiny

Wojna handlowa pomiędzy USA a ChRL oraz zaostrzenie regulacji dotyczących ochrony środowiska spowodowały obawy ekonomistów, iż ceny towarów znacznie wzrosną. Prezydent USA, Donald Trump, 16 czerwca 2018 r. zdecydował o wprowadzeniu 25-procentowych ceł na produkty importowane z Chin. Nowe stawki wejdą w życie 6 lipca 2018 roku i obejmą 1002 produkty.

Cłami zostały objęte głównie towary, które zgodnie z chińską strategią przemysłową „Made in China 2025”, mają stanowić motor napędowy gospodarki ChRL. Strategia ta zmierza do zmiany struktury gospodarki ChRL. Chiny, nazywane fabryką świata wytwarzającą produkty niskiej wartości, mają zamienić się w producenta wykorzystującego nowoczesne i zaawansowane technologie. USA uważa, że przez nieuczciwe praktyki Pekinu rozwój innowacyjnych produktów z sektorów IT, kosmicznego, morskiego, farmaceutycznego, pojazdów niskoemisyjnych, robotyki oraz innych uznawanych za high-tech, odbywa się kosztem rodzimych przedsiębiorców. Chiny zapowiedziały USA, że jeśli nowe stawki ceł wejdą w życie 6 lipca, to ChRL wprowadzi cła tej samej wysokości (25%) na amerykańskie produkty, których łączna wartość wynosi 34 mld USD. Jednocześnie rzecznik chińskiego Ministerstwa Handlu wezwał do kolektywnego powstrzymania „przestarzałych i regresywnych” praktyk, które skierowane są przeciwko interesom ludzkości.

Wzrost cen surowców o 7,4% w porównaniu z majem 2017 r. spowodował wzrost cen producentów o 4,1% w porównaniu do analogicznego okresu roku poprzedniego.⁵ Fakt ten oraz obawa wybuchu wojny cenowej pomiędzy ChRL a USA nie przyczynił się jednak do znacznego wzrostu cen towarów i usług.

Zapowiedź restrykcji akwizycji amerykańskich spółek przez chińskich partnerów zmierza do zablokowania procesu innowacyjnego ChRL. Model ten przez lata był oparty o zasadę „Imitacja-Adaptacja-Innowacja”. Zachodnie rozwiązania były kopiowane przez

⁵ Na podstawie danych Narodowego Biura Statystyki Chińskiej Republiki Ludowej



chińskich producentów, następnie dostosowywane do warunków lokalnych, po czym wprowadzano w nich innowacje, by uczynić z nich produkty eksportowe. USA, wprowadzając wspomnianą regulację, ma na celu zakłócenie tego procesu przez uniemożliwienie dostępu chińskich spółek do rodzimej technologii.

Pojawiły się również zarzuty ze strony USA, które dotyczyły działalności szpiegowskiej ChRL oraz chińskich firm. Dotyczą one zwłaszcza chińskich przedsiębiorstw technologicznych, takich jak Huawei czy ZTE. Amerykańskie służby wielokrotnie podkreślały, że działalność tych firm jest zagrożeniem dla cyberbezpieczeństwa USA. W związku z tym, nawet standardowe umowy dotyczące przekazywania części danych o aktywności użytkowników amerykańskiego Facebooka do firmy Huawei budzą niepokój społeczności amerykańskiej. Facebook podkreśla, że dane użytkowników nie są przetwarzane przez chińskie serwery, tylko przez urządzenia mobilne.

Polityka konfrontacyjna administracji Prezydenta USA, Donalda Trumpa, widoczna jest również w podejmowaniu zintensyfikowanych działań na Tajwanie. Powszechnie wiadomo, że Pekin wszelką wzmożoną działalność związaną z Tajwanem odbiera jako prowokację oraz podważanie polityki jedności Chin. Rząd ChRL nie uznaje niepodległości Tajwanu i uznaje ten teren za część swojego terytorium.

Rolnictwo

Wydarzenia

1. Analitycy Global Change Biology przewidują, że popyt na mleko w Chinach zwiększy się trzykrotnie do 2050 r.
2. 11 czerwca 2018 r. Biuro Generalne Rady Państwa ChRL przedstawiło nowe wytyczne dotyczące rozwoju sektora mleczarskiego w Państwie Środka, zgodnie z którymi do 2020 r. Chiny mają zaspokajać 70% popytu rodzimymi produktami mlecznymi. Do 2025 r. przemysł mleczarski powinien osiągnąć poziom światowy, a sektor ma być rozwijany w zrównoważony sposób.
3. Podczas szczytu Szanghajskiej Organizacji Współpracy Chiny zadeklarowały ułatwienie importu niektórych produktów rolnych z Indii, m.in. ryżu (innego niż Basmati). W wyniku zmian wymogów ponad milion ton ryżu rocznie ma trafiać z Indii do Chin.



4. Starania francuskiej dyplomacji, mające na celu przywrócenie eksportu mięsa wołowego do Chin, zakończyły się sukcesem. Eksport mięsa wołowego z Francji zostanie wznowiony prawdopodobnie we wrześniu 2018 r. Francja była objęta embargiem w związku z epidemią choroby wściekłych krów, która miała miejsce niespełna 20 lat temu.
5. Chiny zapowiedziały, iż amerykańska soja oraz inne produkty rolne zostaną objęte 25% cłem, jeśli USA nie wycofa się z wprowadzenia podwyższonych ceł na produkty z ChRL.

Tło

Rynek mleczarski w Chinach

Jeszcze do niedawna w diecie Chińczyków nie występowały produkty mleczne, co uzasadnia fakt, iż 70% Azjatów wykazuje nietolerancję laktozy. Westernizacja społeczeństwa chińskiego oraz promowanie zdrowego trybu życia, w tym spożycia produktów mlecznych, przyczyniła się do wzrostu konsumpcji mleka oraz jogurtów. Doprowadziło to do sytuacji, w której Chiny stały się największym na świecie importerem oraz czwartym producentem mleka. Produkty mleczne, dostępne w Państwie Środka, są dostosowane do potrzeb konsumenta, tzn. są słodsze oraz pozbawione laktozy.

Tak wysoki poziom importu produktów mlecznych spowodowany jest brakiem zaufania chińskich konsumentów do rodzimej produkcji. Stanowi to bezpośrednią konsekwencję skandalu mlecznego, który miał miejsce w 2008 r. W wyniku skażenia mleka dla niemowląt zmarło 6 niemowlaków, a ok. 54 tys. dzieci było hospitalizowanych. Łączna liczba zatrutych wyniosła ok. 300 tys. Osoby odpowiedzialne za tę sytuację poniosły konsekwencje. Trzy osoby skazano na śmierć (w tym dwie kary wykonano), kilka innych na dożywocie lub 15 lat pozbawienia wolności.

Mimo upływu dziesięciu lat od wspomnianej tragedii konsumenci w dalszym ciągu nie ufają produktom mlecznym pochodzącym z Chin, co generuje ogromny popyt na zagraniczne produkty mleczne, zwłaszcza mleko dla niemowląt (75% udziału w rynku producentów zagranicznych). Dodatkowo prognozuje się, że tempo wzrostu konsumpcji mleka do 2030 r. wyniesie około 4% rocznie. W tym samym okresie możliwości wzrostu podaży lokalnych producentów szacowana jest na ok. 1% rocznie. Wydaje się, że zapowiedzi rządu ChRL o



wzroście do 70% udziału chińskich producentów mleka w rynku do 2020 roku, mogą okazać się nierealne.⁶

Ekolodzy podkreślają, że tak dynamiczny wzrost produkcji mleka w Chinach może doprowadzić do znacznego pogorszenia się stanu środowiska. Związane jest to ze zwiększeniem wykorzystania terenów, które do tej pory pozostają zalesione oraz gazami cieplarnianymi powstającymi w wyniku procesów trawiennych bydła. Dynamiczny wzrost produkcji mleka w Chinach jest również sprzeczny z polityką „ekologicznej czerwonej linii”, która została omówiona w działach „Ochrona środowiska” oraz „Energetyka” (punkt 3).

Starania dyplomatyczne podejmowane w celu otwarcia rynku ChRL

Dla większości krajów rozwiniętych problem stanowi deficyt w wymianie handlowej z Chińską Republiką Ludową. Mimo akcesji Chin do Światowej Organizacji Handlu (World Trade Organization), która miała miejsce w 2001 r. oraz stopniowego otwierania się Państwa Środka na handel zagraniczny w związku z reformami Deng Xiaopinga z 1978 r., wciąż istnieją liczne bariery eksportowe i inwestycyjne.

Problem deficytu w stosunkach handlowych z ChRL w krajach rozwiniętych w coraz mniejszym stopniu wynika z barier fiskalnych. Główną przeszkodę stanowią bariery administracyjne, tłumaczone troską o bezpieczeństwo obywateli ChRL. Wszelkie przejawy, nawet tymczasowych zagrożeń, takie jak np. ogniska ptasiej grypy czy choroba wściekłych krów, powodują embargo na eksport produktów, nie tylko z kraju, w którym miało miejsce zdarzenie, lecz z całego regionu. Embarga utrzymywane są długo po ustąpieniu skutków danego zdarzenia. Ich likwidacja jest procesem stopniowym, w którym ogromną rolę odgrywa aktywność dyplomatyczna, co potwierdzają np. starania podjęte przez francuskiego premiera Edouarda Philippe’a podczas wizyty w Pekinie oraz negocjacje dotyczące importu indyjskiego ryżu do Chin, które miały miejsce w trakcie szczytu Szanghajskiej Organizacji Współpracy.

Działania dyplomatyczne, mające na celu poprawę stosunków handlowych z Chinami, podjęła również Polska. Za przykład mogą posłużyć długoletnie starania polskiej administracji publicznej o dopuszczenie polskich jabłek do sprzedaży w Chinach, które zakończyły się powodzeniem w listopadzie 2016 r. Innym przykładem są działania mające na celu zniesienie

⁶ Na podstawie danych Ministerstwa Rolnictwa Chińskiej Republiki Ludowej oraz Euromonitor



embarga na eksport drobiu, które zostało nałożone na Polskę przez Chiny po tym, jak na terenie RP wykryto ognisko ptasiej grypy. Częściowy sukces został osiągnięty w listopadzie 2017 r., a dopiero 4 lipca 2018 r. podpisano protokoły otwierające pełne możliwości eksportowe polskiego drobiu do Chin.

Chiny są bardzo pragmatyczne w kwestii ochrony swojej gospodarki. Produkty zagraniczne często muszą spełniać normy dużo wyższe niż towary pochodzące od lokalnych producentów. Skutkuje to podwyższeniem cen produktów zagranicznych i utrudnia innym państwom pokonywanie barier administracyjnych oraz wymusza dostosowywanie produkcji do chińskich wymogów.

Polityka ta wynika z faktu, iż Pekin stara się zapewniać wsparcie lokalnym producentom w przygotowaniach do rywalizacji z zagranicznymi przedsiębiorstwami. Dzięki podjętym działaniom Pekin zyskuje również dodatkową kartę przetargową, którą będzie mógł wykorzystywać podczas międzynarodowych negocjacji. Pozwoli ona Chinom osiągnąć korzyści ze strony innych krajów w zamian za deklarację otwarcia dla ich działalności określonego sektora rynku.

Pragmatyzm gospodarczy ChRL w stosunkach ze Stanami Zjednoczonymi

Zapowiedź nałożenia ceł na produkty rolne z USA może wydawać się nielogiczna, a co za tym idzie generować konieczność odpowiedzi na następujące pytanie: skoro Stany Zjednoczone nastawione są na przeciwdziałanie powstawaniu sektora wysokich technologii, to dlaczego Chiny odpowiadają cłami na produkty rolne? Odpowiedź na to pytanie wydaje się być prosta: Pekin wybiera najmniej bolesne dla siebie rozwiązania. Istnieje bowiem możliwość zastąpienia produktów rolnych substytutami lub produktami pochodzącymi z innych krajów. Nie wszystko jest jednak tak oczywiste, jakby mogło się wydawać. Chiny chcą swymi działaniami uderzyć nie w Stany Zjednoczone, lecz w prezydenta państwa, Donalda Trumpa. Około 75% rolników, pochodzących z północno-środkowej części USA, podczas wyborów prezydenckich poparło Donalda Trumpa. Nałożenie przez Chiny ceł na wspomniane produkty spowoduje, że rolnicy obarczą winą za swoje straty prezydenta. Wystarczy wspomnieć, iż 60% amerykańskiej soi jest eksportowana do Państwa Środka.



W tej sytuacji warto przypomnieć słowa wybitnego chińskiego stratega Sun Zi (VI w. p.n.e.), autora „Sztuki Wojennej”, który twierdził, że jeśli przeciwnik jest cholerykiem, to aby wygrać, wystarczy go zirytować.

Finanse

Wydarzenia

1. Chińska grupa Gongbao złożyła ofertę zakupu pakietu większościowego udziałów greckiego przedsiębiorstwa ETHNIKI Hellenic General Insurance Company – spółki córki National Bank of Greece. Sprzedaż spółki sektora ubezpieczeniowego jest częścią planu restrukturyzacyjnego greckiego banku, który został zatwierdzony przez Unię Europejską.
2. Pekin ograniczył działania restrykcyjne skierowane w stronę inwestorów zagranicznych, którzy dokonują transferów środków finansowych z Chin. Dotyczy to inwestorów instytucjonalnych, którzy rozliczają się w dolarach amerykańskich (QFII) oraz yuanie (RQFII).
3. Uniwersytet Tsinghua, który cieszy się w Chinach największą renomą (17. miejsce w rankingu QS World University Ranking), zakupi hutę Tianshan Aluminium za kwotę 3,7 mld USD. Transakcja zostanie przeprowadzona za pośrednictwem przedsiębiorstwa Xiamen Unigroup Xue – spółki należącej do Uniwersytetu Tsinghua.
4. Bank inwestycyjny China Renaissance Group przygotowuje się do przedstawienia pierwszej oferty publicznej (IPO) na giełdzie w Hong Kongu. Źródła podają, że firma może w ten sposób pozyskać finansowanie w wysokości od 600 do 800 mln USD.
5. China Meituan Dianping, spółka z sektora e-commerce, zajmująca się dostawą towarów i usług do konsumentów (Online-to-Offline), sporządziła dokumenty niezbędne do przedstawienia pierwszej oferty publicznej (IPO) na giełdzie w Hong Kongu. Spółka w ten sposób chce pozyskać 4 mld USD.
6. Chiński Bank Centralny przedstawił wytyczne dotyczące programu wsparcia właścicieli małych przedsiębiorstw, w ramach którego mieliby oni możliwość



otrzymania niskoprocentowych pożyczek. Podczas konferencji przekazano informację, że na ten cel przeznaczone zostaną 23 mld USD.

Tło

Przejęcia zagranicznych aktywów z sektora finansowego

Sektor finansowy uważany jest za strategiczną gałąź gospodarki, na którą wpływ ma przede wszystkim kreacja pieniądza dokonywana zarówno przez bank centralny, jak i banki komercyjne. Jest to powód, dla którego większość krajów podejmuje znaczące działania restrykcyjne wobec podmiotów zagranicznych chcących prowadzić działalność na rynku finansowym.

W Polsce coraz częściej mówi się repolonizacji sektora finansowego, czego przykładem jest przejęcie banku Pekao oraz udziałów w Alior Banku przez PZU. Natomiast w Chinach zagraniczne podmioty gospodarcze obowiązują zakaz prowadzenia działalności bankowych, ubezpieczeniowych oraz innych działalności związanych z szeroko pojętymi usługami finansowymi.

Chińscy przedsiębiorcy wpływają na funkcjonowanie sektorów finansowych innych krajów. Świadczą o tym usługi bankowe, które są oferowane przez chińskie przedsiębiorstwa na terenie całej Europy.

Chińscy przedsiębiorcy podejmują również próby przejęcia podmiotów gospodarczych działających na rynku europejskim. Fakt ten potwierdza próba przejęcia firmy ETHNIKI Hellenic General Insurance Company – spółki córki National Bank of Greece przez przedsiębiorstwo Gongbao, dla którego jedynym konkurentem była inna chińska spółka, tj. Fosun. Warto dodać, że wcześniej spółka Gongbao próbowała przejąć firmę Clal Insurance Enterprises Holdings – drugiego co do wielkości ubezpieczyciela w Izraelu.

Trudno ocenić intencje chińskich przedsiębiorców. Z perspektywy inwestycyjnej działania te można uznać za przedsięwzięcia nastawione na generowanie zysków, natomiast z politycznego punktu widzenia stanowią one realizację rządowego planu zmierzającego do poszerzania wpływów Chin w sektorze finansowym UE.



Hong Kong jako furtka do inwestycji na rynku finansowych w ChRL

Chiński sektor finansowy nadal pozostaje niedostępny dla inwestycji zagranicznych oraz inwestorów instytucjonalnych na chińskim rynku kapitałowym. Przewidziane są nieliczne odstępstwa, które zwiększają możliwości inwestorów instytucjonalnych, np. QFII (*dollar-dominated qualified foreign institutional investor*) oraz RQFII (*renminbi-dominated qualified foreign institutional investor*). Działania podejmowane przez Pekin mają na celu stopniowe otwarcie rynku kapitałowego dla inwestorów zagranicznych, co ograniczy ich aktywność w Hong Kongu.

Do tej pory spółki chińskie, które poszukiwały zagranicznego wsparcia finansowego dokonywały IPO na giełdzie nowojorskiej lub w Hong Kongu. Rząd ChRL liczy, że stopniowe otwarcie rynku kapitałowego pozwoli zwiększyć aktywność inwestorów zagranicznych bez utraty kontroli nad rynkiem. Wspomniane ułatwienia z pewnością przyczynią się do zwiększenia zainteresowania rynkiem chińskim wśród zagranicznych przedsiębiorstw finansowych. Nie zmienia to jednak faktu, że jeszcze przez długi czas chińskie spółki będą uważały IPO na giełdzie w Hong Kongu za najlepsze rozwiązanie. Świadczą o tym deklaracje przedsiębiorstw Meituan Dianping oraz China Renaissance Group, pragnących powtórzyć sukces firmy Xiaomi, której IPO na giełdzie w Hong Kongu pozwoliło na zebranie środków finansowych w wysokości 4,72 mld USD.

Nowe Technologie

Wydarzenia

1. Przedsiębiorstwo Google zainwestuje 550 mln USD we współpracę z platformą JD.com. Informacja ta została przekazana we wspólnym oświadczeniu spółek. Ustanowione partnerstwo ma pomóc amerykańskiemu gigantowi w rozszerzeniu swojej działalności na rynkach azjatyckich.
2. 8 czerwca 2018 r. Chiny podpisały z Rosją memorandum w sprawie współpracy w sektorze e-commerce.
3. 20 czerwca 2018 r. ukazał się raport Izby Handlowej UE w Pekinie (European Union Chambers of Commerce) zatytułowany „Business Confidence Survey”. W przeprowadzonym badaniu 64% ankietowanych stwierdziło, iż niska prędkość,



niestabilne połączenie oraz blokada Internetu w znacznym stopniu utrudniają prowadzenie działalności gospodarczych w Chinach. Związane jest to również z wojną wypowiedzianą przez Pekin właścicielom aplikacji typu Virtual Private Networks (VPN), które pozwalają omijać chiński mur ogniowy (Chinese Great Firewall).

4. Chiny z sukcesem wystrzeliły satelitę Fengyun-2H, która ma być źródłem informacji na temat warunków pogodowych na trasie Pasa i Szlaku.
5. W grudniu 2018 r. China National Space Agency (CNSA) planuje wystrzelić ładownik księżycowy Chang'e-4 na niewidoczną stronę Księżyca, wyprzedzającym tym samym w wyścigu kosmicznym USA oraz Rosję.

Tło

Chinese Great Firewall

Możliwości korzystania z Internetu w Chinach są ograniczone przez rządową cenzurę. Oznacza to, że użytkownicy nie mają dostępu do niektórych stron internetowych, np. do portalu społecznościowego Facebook oraz do wyszukiwarki Google. Internauci mają możliwość korzystania z ich chińskich odpowiedników, np. z wyszukiwarki Baidu. Obywatele ChRL nie mają dostępu do treści, które rząd uznaje za niezgodne z polityką partii komunistycznej. Blokada ta nie ma większego znaczenia dla osób z zagranicy, pod warunkiem, że publikowane przez nie treści nie stanowią rażącej krytyki ChRL.

Blokada Internetu, czyli chiński wielka zaporą ogniową (Chinese Great Firewall) może zostać ominięta przy pomocy aplikacji typu Virtual Private Network, które pozwalają przekierować połączenie internetowe na zagraniczny serwer. Niewątpliwą zaletą tego rozwiązania jest możliwość ograniczenia inwigilacji. Warto jednak zwrócić uwagę na niebezpieczeństwa związane z używaniem aplikacji typu VPN pochodzącej z nieznanego źródła. Ograniczenie możliwości inwigilacji przez służby określonego państwa nie wyklucza bowiem inwigilacji ze strony właściciela aplikacji.

Rząd ChRL wypowiedział wojnę właścicielom aplikacji typu VPN i stara się za pomocą narzędzi teleinformatycznych ograniczać ich skuteczność. Pekin zaoferował zagranicznym przedsiębiorcom alternatywne rozwiązanie w postaci możliwości otrzymania dostępu do aplikacji typu VPN licencjonowanych przez ChRL. Działanie to ujawniło intencje Chin. ChRL



nie chodzi bowiem o blokowanie treści, a o możliwość uzyskania dostępu do danych przesyłanych i otrzymywanych przez zagraniczne firmy. Rząd zdaje sobie bowiem sprawę z tego, jak cenne są informacje, które na terenie Chin przekazują sobie obcokrajowcy.

Perspektywy:

1. Stabilne ceny oraz wzrost konsumpcji w sytuacji napiętych relacji między Chinami a USA, stanowią dobry prognostyk dla eksporterów z Europy. Cła nałożone przez Chiny na USA spowodują, że ChRL będzie prawdopodobnie zmuszona do poszukiwania nowych źródeł dostaw towarów, w szczególności produktów rolnych.
2. Można zaobserwować dalsze otwieranie się chińskiego rynku na inne kraje, o czym świadczy ustanowienie Strefy Wolnego Handlu obejmującej cały Hajnan oraz złagodzenie warunków stawianych inwestorom instytucjonalnym. Chiny otwierają te sektory rynku, które na tym skorzystają oraz w których lokalni przedsiębiorcy są gotowi do rywalizacji z zagranicznymi konkurentami.
3. Wprowadzenie Systemu Oceny Obywateli staje się faktem. Nawiązanie współpracy z chińskimi przedsiębiorcami, może prowadzić do tego, że zagraniczne firmy staną się elementami wspomnianego systemu – będą oceniane oraz sprawdzane. Rząd ChRL nie określił jednak swojego stanowiska w kwestii dostępu do systemu przez obcokrajowców.
4. Prognozowany jest dalszy dynamiczny rozwój branży motoryzacyjnej. Bezpośredni wpływ na to będzie miało stosowanie zaawansowanych technologii, takich jak np. sztuczna inteligencja, autonomiczne samochody, Vehicle to Home oraz działania wspierające rozwój produkcji samochodów niskoemisyjnych wykorzystywanych w transporcie prywatnym i publicznym.
5. W obliczu wojny handlowej pomiędzy USA a ChRL, chińscy inwestorzy będą poszukiwali na terenie Europy potencjalnych akwizycji oraz joint-ventures działających w branży technologicznej, np. energetycznej oraz telekomunikacyjnej. Wysokie cła, nałożone przez USA na Chiny mogą spowodować, że rynek europejski zostanie zasypany chińskimi produktami technologicznymi.
6. Napięte stosunki chińsko-amerykańskie mogą prowadzić do przyspieszenia działań zmierzających w kierunku skompensowania strat w handlu. Pozwoli na to ekspansja



Chin na nowe rynki oraz działania zmierzające do przyspieszenia wzrostu klasy średniej w celu osiągnięcia wzrostu rynku wewnętrznego.

7. Z punktu widzenia przedsiębiorców prowadzących działalność eksportową rynek produktów rolnych i spożywczych jest jednym z najbardziej atrakcyjnych rynków chińskich. Pokonanie licznych przeszkód administracyjnych będzie wymagało jednak wysokich nakładów finansowych. Może się zdarzyć tak, iż dopuszczenie europejskiego produktu do eksportu do Chin będzie wymagało również podjęcia dodatkowych działań przez samorządy oraz dyplomację. Nałożenie ceł na amerykańskie produkty rolne może również spowodować przyspieszone otwieranie się chińskiego rynku na substytucyjne produkty rolne z innych krajów.
8. Wzrost konsumpcji produktów mlecznych w Chinach podyktowany jest westernizacją społeczeństwa, rosnącą świadomością na temat korzyści płynących ze spożywania produktów mlecznych oraz zwiększoną liczbą urodzeń. Rekordowa liczba urodzeń wynosząca 17,86 mln miała miejsce w 2016, natomiast w 2017 r. odnotowano 17,23 mln urodzeń.⁷ Wszystkie te przesłanki pozwalają stwierdzić, iż prognozy analityków o trendzie wzrostowym są uzasadnione. Wydaje się również, że wariant, w którym Chiny stopniowo zapewnią coraz wyższy udział w rynku rodzimej produkcji, wydaje się mało prawdopodobny. Świadczy o tym brak możliwości ograniczenia emisji gazów cieplarnianych oraz wyznaczenie terenów, na których zabroniona jest działalność przemysłowa.
9. Chińskie firmy z sektora finansowego będą poszukiwały kolejnych okazji do ekspansji na rynki zagraniczne przez akwizycje aktywów europejskich. Stopniowe otwieranie chińskiego rynku kapitałowego nie będzie miało istotnego znaczenia w krótkiej perspektywie. Hong Kong przez najbliższe lata pozostanie bramą łączącą chińskie spółki ze światową finansjerą.
10. Rozwój sektora kosmicznego w Chinach, związany z ambitnymi planami podboju kosmosu, jest doskonałą szansą dla polskich firm. W Polsce sektor ten dopiero się rozwija, ale polscy naukowcy mają już znaczące osiągnięcia, np. w budowie łazików marsjańskich.

⁷ Dane Narodowego Biura Statystyki Chińskiej Republiki Ludowej



11. Chiński sektor e-commerce jest największym oraz najbardziej zaawansowanym technologicznie na świecie. Przewiduje się, że jego dynamiczny rozwój będzie utrzymywał się przez kolejne lata.

Implikacje

- Pogorszenie relacji amerykańsko-chińskich przyczyni się do zwiększenia napływu chińskich towarów do Europy. **Władze RP mogą wykorzystać tę sytuację jako kartę przetargową w negocjacjach zmierzających do otwarcia kolejnych rynków ChRL. Chińscy inwestorzy będą podejmowali próby przejęcia spółek technologicznych w Europie w celu utrzymania napływu innowacji technologicznych do Chin. Polski rząd i przedsiębiorcy muszą przygotować się do rozmów z ChRL na temat ewentualnej współpracy.** Współpraca powinna odbywać się na warunkach korzystnych dla Polski, które będą uwzględniały **ochronę własności intelektualnej.** Na instytucjach publicznych spoczywa również ciężar kontroli aktywności chińskich podmiotów gospodarczych w strategicznych sektorach polskiej gospodarki, takich jak sektor finansowy oraz sektor energetyczny.
- Polscy przedsiębiorcy, planując swą aktywność gospodarczą w Państwie Środka, powinni rozważyć **prowadzenie działalności wykorzystujących korzyści płynące ze Stref Wolnego Handlu w Chinach.**
- Niewykluczone, iż w przyszłości polskie firmy będą miały możliwość weryfikacji swoich partnerów handlowych w chińskim Systemie Oceny Obywateli. Jest to jednak mało prawdopodobne, biorąc pod uwagę liczbę danych wrażliwych, które będzie zawierał system oraz stosunek ChRL do kwestii przekazywania informacji innym państwom.
- Wzrost konsumpcji produktów mlecznych w Chinach jest szansą dla polskich przedsiębiorstw. **Szczególnie perspektywiczny wydaje się być rynek mleka dla niemowląt, który jest jednak bardzo restrykcyjny.** Warto, by **polskie przedsiębiorstwa podjęły decyzję o certyfikacji swych produktów,** mimo że wymaga to dużych nakładów finansowych oraz poddania się długim procedurom administracyjnym. **Sery żółte cieszą się najmniejszą popularnością wśród chińskich konsumentów, niewykluczone jednak, że w przyszłości sytuacja ta ulegnie zmianie.**



- **Rozwój chińskiego sektora kosmicznego jest szansą dla polskich start-upów.** Świadczy o tym porozumienie zawarte pomiędzy Chińską Narodową Agencją Kosmiczną a Polską Agencją Kosmiczną podczas wizyty wicepremiera Jarosława Gowina w Chinach w 2016 r. Zgodnie z porozumieniem ma dojść do utworzenia polsko-chińskich grup roboczych oraz wspólnej platformy biznesowej.

Stosunki międzynarodowe

Wydarzenia

1. 9 i 10 czerwca 2018 r. w Qingdao (ChRL) miał miejsce szczyt Szanghajskiej Organizacji Współpracy (Shanghai Cooperation Organization).
2. W trakcie szczytu doszło do spotkania Prezydenta ChRL, Xi Jinpinga z prezydentem Rosji, Władimirem Putinem. W trakcie spotkania podpisano porozumienie w sprawie budowy elektrowni jądrowych w ChRL, której szacowany koszt wyniesie 3,13 mld USD oraz porozumienie w sprawie utworzenia funduszu inwestycyjnego z portfelem inwestycyjnym w wysokości 1 mld USD.

Tło:

Shanghai Cooperation Organization

Szanghajska Organizacja Współpracy (w dalszej części raportu określana jako „SCO”) to organizacja międzynarodowa powołana w 2001 r. przez Rosję, Chiny, Kazachstan, Kirgistan oraz Tadżykistan. W tym samym roku do organizacji dołączył Uzbekistan, zaś w 2017 r. Indie i Pakistan. Głównym polem współpracy między państwami, które zrzesza organizacja, są kwestie szeroko pojętego bezpieczeństwa, np. zwalczania terroryzmu, separatyzmu oraz ekstremizmu. Najwyższym organem SCO jest Rada Głów Państw, w skład której wchodzi wszyscy prezydenci krajów członkowskich. Szczyty, podczas których spotyka się Rada Głów Państw, organizowane są co roku w innym państwie członkowskim.

Tegoroczne spotkanie zakończyło się przyjęciem planu pięcioletniego wdrażającego w życie Traktat o współpracy państw SCO (*Treaty on Long-Term Good-Neighborliness, Friendship and Cooperation of the SCO Member States*). Mimo że głównym celem współpracy



jest zapewnienie bezpieczeństwa w krajach członkowskich, widać, że zagadnienia gospodarcze stają się nieodłącznym tematem rozmów prowadzonych w trakcie szczytów. Świadczy o tym fakt, że treści obrad nawiązywały do inicjatywy Pasa i Szlaku.

Kolejnym przykładem gospodarczej działalności SCO jest wynik rozmów na linii Xi – Putin, w wyniku których doszło do zawarcia licznych porozumień. Oprócz powstania wspomnianego funduszu inwestycyjnego, którego zadaniem ma być finansowanie przemysłu, zawarto porozumienia dotyczące budowy elektrowni jądrowych (Tianwan, Xudabao). Wykonawcą obu projektów ma być przedsiębiorstwo Rosatom należące do rosyjskiego Skarbu Państwa.

Perspektywy

1. Chiny rozwijają współpracę regionalną w celu umocnienia swojej pozycji na arenie międzynarodowej. Współpraca między członkami SCO zostaje poszerzona o działania w zakresie infrastruktury oraz gospodarki.
2. Sankcje, które Stany Zjednoczone utrzymują wobec rosyjskich oligarchów oraz silne uzależnienie Rosji od eksportu surowców naturalnych, przyczyniają się do zacieśniania relacji rosyjsko-chińskich. Coraz bardziej widoczna staje się dominacja ChRL w stosunkach z Rosją.

Implikacje

- Zacieśnienie współpracy rosyjsko-chińskiej może być korzystne dla Polski. **Ważna będzie jednak pozycja RP w realizacji inicjatywy Pasa i Szlaku.** Jeśli Polska będzie odgrywała w niej ważną rolę, **Chinom będzie zależało, aby transport towarów przez terytoria Polski i Rosji odbywał się bez zakłóceń.** Oznacza to, że Chiny mogą naciskać na Rosję w kwestii zniesienia ograniczeń wobec Unii Europejskiej, takich jak embargo transportowe oraz wwozowe.



Edukacja

Wydarzenie

7 czerwca 2018 r. Nature Index ogłosiło ranking obejmujący najlepsze instytucje naukowe na świecie w kategorii nauk przyrodniczych. Chińska Akademia Nauk po raz kolejny zajęła pierwsze miejsce, wyprzedzając Uniwersytet Harvarda, Towarzystwo Wspierania Nauki im. Maxa Plancka oraz inne prestiżowe uczelnie i instytuty badawcze.

Tło

W rozwoju edukacji Pekin widzi szansę na zbudowanie gospodarki opartej o wykorzystywanie zaawansowanych technologii. Tylko w 2016 r. Chiny przeznaczyły na rozwój edukacji 565 mld USD. Od 2012 wydatki związane z edukacją stanowią ponad 4% PKB.

Intensywne działania mające na celu podniesienie jakości kształcenia w szkolnictwie wyższym rozpoczęły się 1999 r. Od tego czasu chińskie uniwersytety oraz instytuty badawcze z każdym rokiem osiągają coraz wyższe pozycje w rankingach międzynarodowych.

W 1998 r. utworzono związek uczelni o nazwie C9, który stanowi odpowiednik amerykańskiej Ligi Bluszczowej. W jego skład wchodzi dziewięć najbardziej prestiżowych chińskich uniwersytetów. Warto dodać, że Uniwersytet Pekiński, Uniwersytet Tsinghua, Uniwersytet Fudan oraz Uniwersytet Zhejiang plasują się na miejscach w pierwszej setce międzynarodowych rankingów uczelni, pozostałe uczelnie należące do związku C9 zajmują miejsca w drugiej setce rankingu.

Perspektywy

Sektor edukacyjny w Chinach w dalszym ciągu będzie się dynamicznie rozwijał. Budżety uniwersytetów chińskich powoli stają się porównywalne z budżetami czołowych uczelni amerykańskich. Warto posłużyć się tutaj przykładem. Amerykański Uniwersytet Harvarda posiada budżet w wysokości około 4,5 mld USD, zaś budżet chińskiego Uniwersytetu Tsinghua wynosi 3,5 mld USD. Dla porównania warto dodać, że Uniwersytet Warszawski posiada budżet w wysokości ok. 0,4 mld USD.



Współpraca międzynarodowa jest jednym z priorytetów chińskich uczelni. Coraz więcej obcokrajowców rozpoczyna studia w Chinach. Równie duża liczba obywateli Chin rozpoczyna studia poza granicami kraju, głównie w krajach anglojęzycznych, np. w Stanach Zjednoczonych, Wielkiej Brytanii, Australii oraz w Nowej Zelandii. Polska zaczyna być coraz atrakcyjniejszym miejscem do nauki ze względu na członkostwo w Unii Europejskiej oraz strategiczne położenie w regionie Europy Środkowo-Wschodniej.

Implikacje

- **Zainteresowanie obywateli Chin nauką w Polsce może być korzystne dla sektora edukacyjnego kraju.** W tym celu **trzeba podjąć działania zmierzające do stworzenia oferty studiów** licencjackich, inżynierskich i magisterskich, których program w całości realizowany będzie **w języku angielskim**. Warto podjąć ten wysiłek i promować polskie uczelnie w Chinach. Konkurencja na rynku jest jednak duża. Podczas targów edukacyjnych w Pekinie, obok stoiska Uniwersytetu Warszawskiego, znajdują się stoiska Uniwersytetu Oksfordzkiego oraz Uniwersytetu w Cambridge. Jeśli Polska ma ambicje, by zdetronizować rywali, musi być świadoma swoich atutów i skonstruować ofertę edukacyjną dopasowaną do oczekiwań i potrzeb chińskiego studenta. **Awans polskich uczelni w rankingach międzynarodowych z pewnością ułatwiłby ich promocję w Państwie Środka.**

Prawo

Wydarzenie

8 czerwca 2018 r. podczas spotkania doradców politycznych miała miejsce dyskusja dotycząca egzekwowania wykonalności wyroków sądowych w ChRL.

Tło

Jednym z głównych problemów związanych z prowadzeniem przez przedsiębiorstwa zagraniczne działalności gospodarczej w Chinach jest skomplikowany oraz nieefektywny system prawny obowiązujący w tym kraju. Chińczycy doskonale zdają sobie sprawę z tego, że



mnogość aktów prawnych sprawia, że nawet lokalne organy publiczne mają problem z interpretacją przepisów, co prowadzi do odmiennych praktyk urzędów w różnych prowincjach.

Kolejnym problemem, z którym borykają się Chiny jest brak wykonalności orzeczeń sądowych w przypadku bezskutecznych postępowań egzekucyjnych. Stan taki szkodzi gospodarce, ponieważ powoduje stan niepewności prawnej. Pekin jest zdeterminowany do podjęcia działań mających na celu poprawę tej sytuacji, o czym świadczy chociażby to, iż we wcześniej omówionym Systemie Oceny Obywateli zostało przewidziane kryterium premiujące osoby, które wykonują orzeczenia sądowe.

Perspektywy

1. System prawny ChRL powinien ulegać stopniowej poprawie. Ze względu na rozmiar i liczebność obywateli państwa, a także skostniałą strukturę administracji publicznej proces ten będzie trwał przez kilka najbliższych dekad.
2. W Chinach bardzo dynamicznie rozwijają się alternatywne metody rozwiązywania sporów, w szczególności trybunały arbitrażowe.

Implikacje

- W przypadku stosunków prawnych z partnerem z Chin, zaleca się **zawieranie w umowach klauzul arbitrażowych**.



Dodatek sektorowy

Motoryzacja

W 2009 r. Chiny stały się największym producentem samochodów, zaś w 2015 r. wyprzedziły USA w produkcji pojazdów elektrycznych. W 2017 r., po czterech latach intensywnego wzrostu, chiński rynek samochodów osobowych zahamował i odnotował wzrost, który wyniósł jedynie 2,6%. Wynik ten w porównaniu do wzrostu o 17,2% w roku poprzednim był znacząco niższy i stanowi najmniejszy wzrost od ponad dekady. Nie zmienia to faktu, że porównując dane dotyczące sprzedaży pojazdów, np. w 2011 r. (12,3 mln), można dostrzec, że liczba transakcji podwoiła się i w 2017 r. wyniosła 24,72 mln. Tempo zmian jest zatem imponujące.⁸

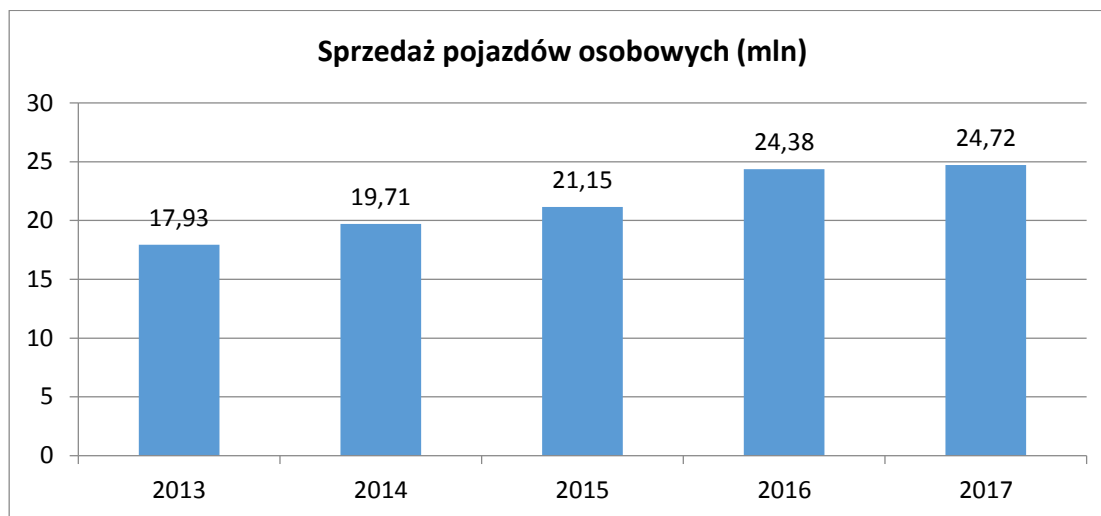
Wyniki sprzedaży pojazdów w pierwszych miesiącach 2018 r. mogą być niższe, ponieważ ChRL wycofała się z części ulg podatkowych, po tym jak sprzedaż samochodów w poprzednich miesiącach sukcesywnie malała. Przyczyną takiego stanu rzeczy były spadki odnotowywane na chińskich giełdach, które wzbudziły niepokój wśród konsumentów. W związku z tym przywrócono podstawową stawkę podatkową, która dla samochodów o pojemności nie większej niż 1,6 litra wynosiła 10%. Warto dodać, że ta sama stawka podatkowa w 2017 r. wynosiła 7,5%. Mimo tych negatywnych zawirowań rynek lokalny wciąż odnotowuje wzrost. Coraz lepiej na rodzimym rynku radzą sobie chińskie przedsiębiorstwa.

Chińscy producenci (wliczając spółki joint venture) posiadają 42,37% udziału w rynku samochodów osobowych. W 2017 r. ich sprzedaż wzrosła o 5,2%. Dla porównania warto dodać, że firmy zagraniczne w tym samym czasie odnotowały wzrost sprzedaży na poziomie 0,8%.

Zagraniczne koncerny sprzedały najwięcej pojazdów marek europejskich (5,49 mln), na drugim miejscu znalazły się marki japońskie (4,27 mln), na trzecim miejscu uplasowały się marki amerykańskie (3,04 mln), zaś stawkę zamykają pojazdy koreańskich producentów (1,16 mln).⁹

⁸ Dane Carsalebase.com oraz Statista

⁹ Dane Carsalebase.com



Sprzedaż pojazdów osobowych (mln) w ChRL w latach 2013-2017 – na podstawie danych Statista

W segmencie aut luksusowych od 1984 r. nieprzerwanie dominuje marka Audi. Na drugim miejscu znalazła się marka BMW, a na trzecim marka Daimler-AG. Pod względem ilości sprzedanych pojazdów rynek chiński jest zdominowany przez koncerny zachodnie i japońskie. Jednak z roku na rok udział chińskich producentów rośnie.

Lista pięciu największych koncernów samochodowych, które osiągają najwyższe wyniki sprzedażowe, przedstawia się następująco:

1. Volkswagen
2. Honda
3. Geely
4. Buick
5. Toyota

Do największych lokalnych przedsiębiorstw motoryzacyjnych zalicza się następujące firmy: Geely, Shanghai General Motors, Dongfeng, FAW, Chang'an, BAIC.

Chińskie przedsiębiorstwa na rynku motoryzacyjnym

Chińskie przedsiębiorstwa motoryzacyjne, które w dużej mierze rozwijały się dzięki spółkom joint venture, od niedawna zaczynają samodzielnie kształtować rodzimy rynek motoryzacyjny. Obecnie skupione są na budowaniu udziału w segmencie niższych klas pojazdów. Chińskie przedsiębiorstwa snują już plany na przyszłość, które związane są z



ekspansją na rynki zagraniczne. Potwierdza to fakt, iż firma Geely ma zamiar wkroczyć na rynek amerykański.

O ile segment samochodów osobowych jest zdominowany przez marki zagraniczne (62% udziału w chińskim rynku motoryzacyjnym), to segment pojazdów przeznaczonych do celów komercyjnych w 90% opanowały rodzime przedsiębiorstwa. Wynika to z dużej dostępności serwisów firm lokalnych, szczególnie w mniejszych ośrodkach miejskich. Pojazdy zachodnie wciąż uznawane są za „lepsze” i budują status społeczny swoich właścicieli, choć trend ten powoli przemija.

Początki motoryzacji w Chinach były ciężkie. Niewielu przypuszczało, że to Państwo Środka będzie liderem w produkcji pojazdów elektrycznych. Jak już wcześniej wspomniano w 2015 r. ChRL wyprzedziło USA w tej rywalizacji, choć pod względem technologicznym chińskie pojazdy nie dorównują jeszcze amerykańskim modelom samochodów elektrycznych produkowanych np. przez przedsiębiorstwo Tesla. Dominację na tym rynku przez chińskich przedsiębiorców są silnie związane z licznymi barierami wejścia oraz subsydiami dla lokalnych firm. W segmencie samochodów elektrycznych ChRL największy udział w rynku mają:

1. Geely
2. BYD
3. FDG
4. Yutong
5. Wuzhoulong
6. Zotye

Warto wymienić tu jeszcze następujące przedsiębiorstwa: Chery, Changan, Dongfeng Motors, FAW, Great Wall Motor Company, GAC oraz SAIC, które niezwykle dynamicznie rozwijają się na rynku samochodów EV. Ciekawym przykładem jest firma Contemporary Amperex Technology Ltd (CATL), która ma swoją siedzibę w chińskim mieście Ningde. Przedsiębiorstwo planuje budowę fabryki akumulatorów, której szacowana wartość inwestycji będzie wynosiła 1.3 mld USD. Fundusze na rozwój działalności firmy mają pochodzić ze sprzedaży 10% udziałów spółki. Przez wymienioną inwestycję, CATL ma szansę stać się największym światowym producentem akumulatorów litowo-jonowych.



Firma już teraz dostarcza swoje produkty koncernowi Volkswagen i posiada 22% udziałów w fińskim przedsiębiorstwie Valmet Automotive Oy, które jest podwykonawcą marki Mercedes-Benz. W związku z tym ChRL stara się zabezpieczyć odpowiednią ilość kobaltu i litu, by zapewnić ich dostępność na rynku.

Samochody sportowo-użytkowe (SUV) zajmują pierwsze miejsce w zestawieniu uwzględniającym tempo sprzedaży. W ciągu ostatnich czterech lat SUV-y odpowiadały za 66% wzrostu sprzedaży wszystkich pojazdów. Dotyczy to przede wszystkim małych SUV-ów z segmentów B i C. W tej kategorii pojazdów (cena od 50000 RMB do 100000 RMB) najwięcej zyskały chińskie przedsiębiorstwa, których udział w rynku w 2016 r. wynosił 48%.¹⁰

O ogromnym postępie i nowych możliwościach rynkowych świadczą statystyki. Ministerstwo Przemysłu i Technologii Informacyjnych przekazało informację, że w 2014 r. w Chinach było 154 mln zarejestrowanych pojazdów. Prognozy specjalistów mówią, że w 2020 r. liczba ta ma przekroczyć 200 mln. Warto jednak wspomnieć, że wskaźnik ilości samochodów na 1000 mieszkańców wynosi zaledwie 105. Wynik ten jest niższy od światowej średniej, która szacowana jest na 140. Dla porównania w Europie wartość powyższego wskaźnika wynosi ok. 570, a w USA ponad 800.

Firmy zagraniczne na rynku motoryzacyjnym

Wszystkie światowe koncerny motoryzacyjne funkcjonują na chińskim rynku motoryzacyjnym. Uzasadnione jest to jego rozmiarem oraz dynamicznym rozwojem.

Największy kanał dystrybucyjny stanowią spółki joint-venture, ponieważ w przeszłości tylko w ten sposób zagraniczne przedsiębiorstwa mogły prowadzić działalność na chińskim rynku. Marki europejskie cieszą się największą popularnością, choć pojazdy amerykańskie i japońskie również wypracowały stabilną pozycję na rynku. Największymi europejskimi przedsiębiorstwami motoryzacyjnymi w Chinach są:

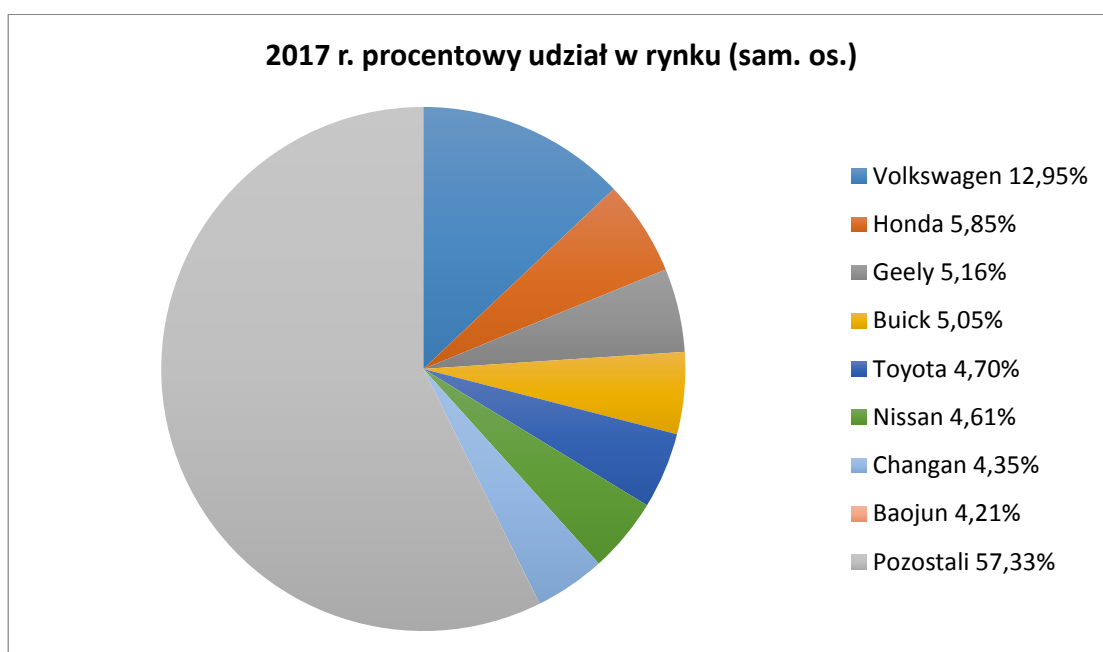
1. Volkswagen
2. Audi
3. Mercedes-Benz

¹⁰ Dane McKinsey & Co.



4. BMW
5. Volvo
6. Land Rover

Na rynku funkcjonują również przedsiębiorstwa takie jak Peugeot, Skoda, Renault, Citroën. Natomiast Fiat wycofał swoje dwa ostatnie modele samochodów z produkcji w Chinach.



Procentowy udział w rynku (sam. os.) na podstawie danych carsalebase.com

Rynek chiński na tle światowej motoryzacji

Według informacji przekazanych przez portal Frontera udział rynku chińskiego w globalnym sektorze motoryzacyjnym ma osiągnąć 25% do 2020 r. oraz 30% w 2025 r., co oznacza, że sprzedanych zostanie 35 mln pojazdów. Jeśli te prognozy się potwierdzą, ChRL stanie się najatrakcyjniejszym rynkiem motoryzacyjnym świata.

Euler Hermes, światowy lider w ubezpieczeniach kredytów handlowych, stworzył ranking najbardziej obiecujących rynków motoryzacyjnych na świecie. Czołowe pozycje na liście zajmują Chiny i Indie, które stoją przed szansą zostania globalnym liderem sprzedaży samochodów, która w 2019 r. ma przekroczyć 100 mln sztuk.



Departament badań ekonomicznych Euler Hermes przeanalizował światowe dane i trendy na rynku motoryzacyjnym, ze szczególnym uwzględnieniem sprzedaży samochodów elektrycznych (EV), rentowności oraz innowacyjności. Euler Hermes przewiduje, że ilość sprzedanych samochodów w 2018 r. wyniesie 98,2 mln, natomiast w 2019 r. przekroczy 100 mln. Największymi udziałowcami wzrostu sprzedaży mają być Chińska Republika Ludowa oraz Republika Indii. Ważnym ogniwem rynku będzie sprzedaż pojazdów elektrycznych, mimo że to znikoma część globalnej floty samochodowej. W wyniku pojawienia się możliwości skorzystania z dotacji rządowych, ciągłego rozwoju sieci ładowania oraz towarzyszącemu temu postępowi technologicznemu nastąpi spadek cen akumulatorów, który przyczyni się do wzrostu sprzedaży pojazdów EV.

Według Maxime Lemerie, głównego autora raportu, istnieją trzy kluczowe czynniki wpływające na powodzenie innowacji. Po pierwsze to inwestycje w badania i rozwój, po drugie możliwość opatentowania technologii, po trzecie wzrost zewnętrzny. Dotychczasowi liderzy – Niemcy, Japonia oraz USA, mają przewagę w dwóch pierwszych aspektach, natomiast Chiny i Indie cechuje dynamiczny wzrost sprzedaży. Pekin jest globalnym liderem w zakresie akwizycji technologii informatycznych i komunikacyjnych, których wartość w latach 2012-2017 wynosiła 6,2 mld USD.

W 2018 r. rynek motoryzacyjny w Chinach ma osiągnąć wzrost na poziomie 3,2%. Do 2019 r. roczna sprzedaż samochodów w ChRL ma wynieść 30 mln. Warto przy tym zaznaczyć, że w styczniu 2017 r. dokonano podwyżek podatków od emisji zanieczyszczeń oraz zlikwidowano ograniczenia w handlu pojazdami używanymi – co było działaniem przeciwdziałającej znacznej liczbie samochodów niespełniających norm emisyjnych. Nie wpłynęło to jednak negatywnie na wzrost rynku.¹¹

Pekin może również liczyć na wzrost sprzedaży spowodowany popytem na samochody w mniejszych ośrodkach miejskich i wiejskich. Z drugiej strony, według prognozy, ilość pojazdów używanych ma się podwoić i wynieść 24 mln w 2020 r.¹²

¹¹ Na podstawie danych Euler Hermes

¹² Na podstawie danych Euler Hermes



Chiny posiadają największą liczbę samochodów elektrycznych na świecie, dodatkowo rynek ten jest stymulowany wysokimi rządowymi dotacjami, które wynoszą nawet około 23% ceny produkcji samochodu. Jednak w kwestii badań i rozwoju oraz technologii Chiny mają pewne opóźnienia w stosunku do producentów z Zachodu oraz Japonii.

W aspekcie globalnym duże znaczenie ma chińska aktywność na rynkach światowych. W ciągu ostatnich 5 lat firmy z Państwa Środka dokonały różnego rodzaju fuzji i przejęć w sektorze motoryzacyjnym, których całkowita wartość wyniosła 31 mld USD.

Jednym z największych chińskich inwestorów jest Li Shufu, prezes Geely, który zapłacił łącznie 13 mld USD za udziały w przedsiębiorstwie Daimler oraz za dział produkcji ciężarówek firmy Volvo. Tencent Holdings Ltd, największa azjatycka firma, zakupiła 5% udziałów przedsiębiorstwa Tesla za 1,8 mld USD.

Chińskie firmy Baidu i Tencent będą konkurowały w stworzeniu systemu bezzałogowego prowadzenia pojazdów m.in. z przedsiębiorstwami Waymo oraz Uber Technologies Inc.

Charakterystyka konsumenta

Chińscy konsumenci, którzy przodują w cyfrowej adaptacji, są skłonni korzystać z nowych możliwości, które dostarczają urządzenia mobilne, głównie telefony komórkowe. Warto posłużyć się tutaj przykładem. Wartość chińskiego rynku usług transportu samochodowego (z ang. E-hailing) wynosi obecnie 23 mld USD i jest większa niż suma wartości wszystkich rynków świata. Prognozy wskazują, że ten segment będzie dalej rósł, na co wpływ mają inwestycje warte 50 mld USD, które poczyniono w latach 2014-2017.

Zamawianie usług samochodowych jest dla obywateli Chin drugim najczęściej wybieranym rozwiązaniem w przypadku braku możliwości podróżowania własnym autem. W pierwszej kolejności Chińczycy korzystają z sieci wypożyczalni rowerów. Fakty te wraz z ogromnymi korki w miastach oraz kosztami związanymi z posiadaniem samochodu mają wpływ na podejście konsumentów do kwestii ewentualnego zakupu nowego bądź używanego pojazdu.



Do niedawna posiadanie samochodu było ściśle związane ze statusem społecznym, jednakże obecnie aż 50% konsumentów ankietowanych przez firmę Bain, uważa, że posiadanie samochodu nie wpływa na prestiż społeczny. 24% właścicieli i 25% potencjalnych nabywców samochodów stwierdziło, że nie zakupi pojazdu, jeśli natężenie ruchu w miastach nie zmaleje trzykrotnie.

Ogólna dostępność usług mobilnych przyczyniła się do zniechęcenia ponad 20% konsumentów do zakupu pojazdu. Warto również wspomnieć o rozwijającej się w Chinach sieci trakcji kolejowych, które ułatwiają podróżowanie i stanowią alternatywę dla zakupu samochodu.

Kolejnym czynnikiem mającym wpływ na decyzje podejmowane przez konsumentów jest jakość transportu publicznego. Ok. 20% ankietowanych stwierdziło, iż nie zakupi pojazdu, jeśli dojdzie do rozbudowy sieci metra i linii autobusowych w ich mieście. Natomiast podróżujący zamawiający usługi samochodowe twierdzą, że ważniejszymi od marki samochodu są dla nich cena, czas oczekiwania oraz ocena kierowcy.

Współcześni konsumenci stają się coraz bardziej wymagający. Oczekują większej cyfryzacji pojazdów oraz są w większości niezadowoleni z korzystania z tradycyjnych kanałów dystrybucji.

Regulacje i plany rządowe

W 2018 r. Chiny planują zniesienie limitów dotyczących udziału zagranicznych inwestorów w rodzimych firmach produkujących pojazdy elektryczne. Z czasem ograniczenia mają zostać zniesione w całym sektorze motoryzacyjnym. 17 kwietnia 2018 r. informację na ten temat przekazała Państwowa Komisja Rozwoju i Reform, będąca jednym z najważniejszych organów ds. planowania gospodarczego.

Zagraniczni inwestorzy już w tym roku otrzymają nowe możliwości działania w segmencie samochodów specjalnych. Do 2020 r. ograniczenia mają już nie dotyczyć pojazdów użytkowych, a do 2022 r. sektora samochodów osobowych. W komunikacie napisano również, że otwarcie chińskiego przemysłu jest wyrazem sprzeciwu wobec polityki protekcyjnej w handlu i inwestycjach. Nie wymieniono jednak państw, do których skierowane były te słowa.



Liberalizacja przemysłu idzie w parze z wcześniej zapowiedzianym przez prezydenta Xi Jinping'a nowym etapem otwierania się chińskiej gospodarki.

Dotychczasowe ograniczenia w dostępie do rynku chińskiego były jednym z istotnych problemów w sporze handlowym pomiędzy Chinami a Stanami Zjednoczonymi. Waszyngton zarzuca Pekinowi stosowanie nieuczciwych praktyk handlowych oraz wymuszanie transferu nowych technologii poza granicę USA, stąd też spór toczący się w sprawie nałożenia ceł na chińskie towary importowane do USA, których wartość osiąga 150 mld dol. rocznie.

Po planowanych zmianach zagraniczni producenci pojazdów nie będą zmuszeni do tworzenia spółek z chińskimi firmami, by móc produkować samochody w Chińskiej Republice Ludowej. Warto dodać, że podobna liberalizacja nastąpi w sektorach przemysłu lotniczego i stoczniowego.

Kolejnym istotnym sygnałem dla rynku jest przemówienie prezydenta Xi Jinping podczas Boao Forum. Globalne koncerny motoryzacyjne otrzymały sygnał o możliwości ekspansji na chiński rynek.

Pekin planuje obniżenie ceł na towary importowane w sektorze motoryzacyjnym, stoczniowym oraz lotniczym. Nie sprecyzowano dokładnie, o ile ma być zmniejszona dotychczasowa 25% stawka. Celem tych działań jest zachęcenie międzynarodowych firm do większej aktywności na rynku chińskim. Pozwoli to zagranicznym producentom stworzyć własne zakłady produkcyjne, bez konieczności tworzenia spółek z lokalnymi firmami.

Jednym z największych beneficjentów planowanych zmian ma być przedsiębiorstwo Tesla. Mówi się, że amerykański potentat w sektorze samochodów elektrycznych planuje budowę fabryki w Lingang, w szanghajskiej Strefie Wolnego Handlu.

Liberalizacja przepisów, pozwalająca zachodnim podmiotom na posiadanie ponad 50% udziałów w fabrykach, ma przede wszystkim dotyczyć firm działających w jedenastu specjalnych strefach ekonomicznych, choć prezydent nie wspominał o żadnych ograniczeniach terytorialnych.



Podsumowanie charakterystyki chińskiego rynku motoryzacyjnego

Wpływ na chiński rynek motoryzacyjny mają:

- czynniki pozytywne:
 - integracja sektora, potencjalnie umożliwiająca rozwiązanie problemu nadmiernych podaży,
 - mniejsze miasta (z drugiej i trzeciej grupy) posiadają ogromny potencjał konsumpcyjny. Segment aut luksusowych w miastach pierwszej grupy można dalej zgłębiać,
 - dzięki dotacjom rządowym segment samochodów elektrycznych będzie się dalej dynamicznie rozwijał.
- negatywne
 - usunięcie ulgi podatkowej na pojazdy o pojemności do 1,6 l,
 - problemy lokalnych producentów w dostosowaniu się do limitów emisyjnych,
 - niepewność dotycząca dalszego makroekonomicznego rozwoju Państwa Środka oraz zagrożenia związane ze sporem handlowym z USA.

Podsumowanie głównych trendów na rynku motoryzacyjnym ChRL

- Producenci pojazdów napędzanych olejem napędowym lub benzyną nie będą wspierani przez rząd.
- Wprowadzono oddzielne rejestracje dla samochodów elektrycznych (NEV).
- Wprowadzono restrykcje związane z ograniczeniem emisji, a także uruchomiono sprzedaż pozwoleń emisyjnych, które wspomogą rozwój segmentu pojazdów elektrycznych,
- Segment premium będzie charakteryzował się najwyższym tempem wzrostu.
- Dotacje dla NEV mają zakończyć się w 2021 r.,
- Konieczna jest poprawa jakości akumulatorów,
- Nie powstała jeszcze odpowiednia sieć ładowania samochodów elektrycznych.

W ramach projektu „Made in China 2025” rząd chiński będzie wspierał rozwój rodzimych spółek motoryzacyjnych działających w segmencie NEV. Możliwość współpracy z



chińskimi podmiotami istnieje na każdym etapie produkcyjnym. Jest to szansa dla polskich przedsiębiorstw na ekspansję zagraniczną.

Implikacje

- Przez najbliższe 3 lata lub dłużej, dopóki konsumenci mają dostęp do dotacji rządowych, **rynek samochodów elektrycznych** będzie się prężnie rozwijał. Istnieją możliwości współpracy z chińskimi podmiotami prowadzącymi działalność w tym segmencie oraz przy tworzeniu sieci ładowania takich pojazdów. Zgodnie z tym, o czym już wcześniej wspomniano, w kwestiach **technologicznych chińskie EV ustępują miejsca zachodnim konkurentom**, co powinno zachęcić podmioty **posiadające „know-how”** do działania w celu optymalizacji wyników eksploatacyjnych pojazdów elektrycznych.
- Producenci wyposażenia (z ang. **OEM – original equipment manufacturer**) powinni rozważać możliwości **współpracy z usługodawcami związanymi z sektorem motoryzacyjnym**. Łączenie różnych usług i ich integracja w pojazdach czy w ich podzespołach pozwoli na zrekompensowanie producentom strat wynikających z niskiego tempa wzrostu sprzedaży. Już teraz największe koncerny rozwijają swoje własne platformy, np. **Car2Go** stworzyła firma Daimler, przedsiębiorstwo BMW stworzyło **Reach Now**.
- Sprzedaż pojazdów z **segmentu premium, który jest zdominowany** przez firmy zachodnie, będzie **dalej dynamicznie rosła. Daje to nowe możliwości firmom zewnętrznym dostarczającym dodatkowe opcje wyposażenia samochodu**. Wymogi klientów będą coraz bardziej zróżnicowane. Jeśli producenci chcą sprostać tym oczekiwaniom, niezbędne będzie rozszerzenie zakresu usług i dodatków, a co za o tym idzie konieczne będzie utrzymywanie większych zapasów.
- **Polityka rządowa** i zakres jej ewentualnego **wsparcia dla przemysłu motoryzacyjnego** jest **istotnym czynnikiem rynkowym**. Usunięcie preferencyjnej stawki dla pojazdów o pojemności poniżej 1,6 l miało wpływ na **słabsze wyniki sprzedaży w 2017 r.** Z drugiej zaś strony **informacja o liberalizacji przepisów** i większej dostępności rynku prawdopodobnie zachęci zagraniczne przedsiębiorstwa do poszerzenia swoich działalności w Chinach, a także może przyciągnąć uwagę **firm, które nie są jeszcze obecne w ChRL**.



- Chińskie podmioty w celu skrócenia czasu rozwoju technologii dokonują **fuzji i przejęć** na rynku globalnym. Jest to jednocześnie szansa i zagrożenie dla polskiego przemysłu motoryzacyjnego, ponieważ zagraniczny kapitał może przyczynić się do zwiększenia wydatków na badania i rozwój, jednak kosztem utraty, przynajmniej częściowej, kontroli nad firmą. Podmioty chińskie przejmujące firmy zagraniczne najczęściej dokonują **transferu technologii**. Może to przyczynić się do obniżenia konkurencyjności naszego rynku ze względu na pojawienie się polskich rozwiązań technologicznych w Chinach i ich masowej adaptacji.

POLSKIE CENTRUM STUDIÓW NAD PRAWEM I GOSPODARKĄ CHIN
WYDZIAŁ PRAWA I ADMINISTRACJI UNIWERSYTETU WARSZAWSKIEGO

Krakowskie Przedmieście 26/28, 00-927 Warszawa
china.law@wpia.uw.edu.pl

Piotr Grzebyk

Kierownik Centrum
+48 506 019 551, p.grzebyk@wpia.uw.edu.pl

Maximilian Piekut

Zastępca Kierownika
+48 575 777 688, m.piekut@wpia.uw.edu.pl