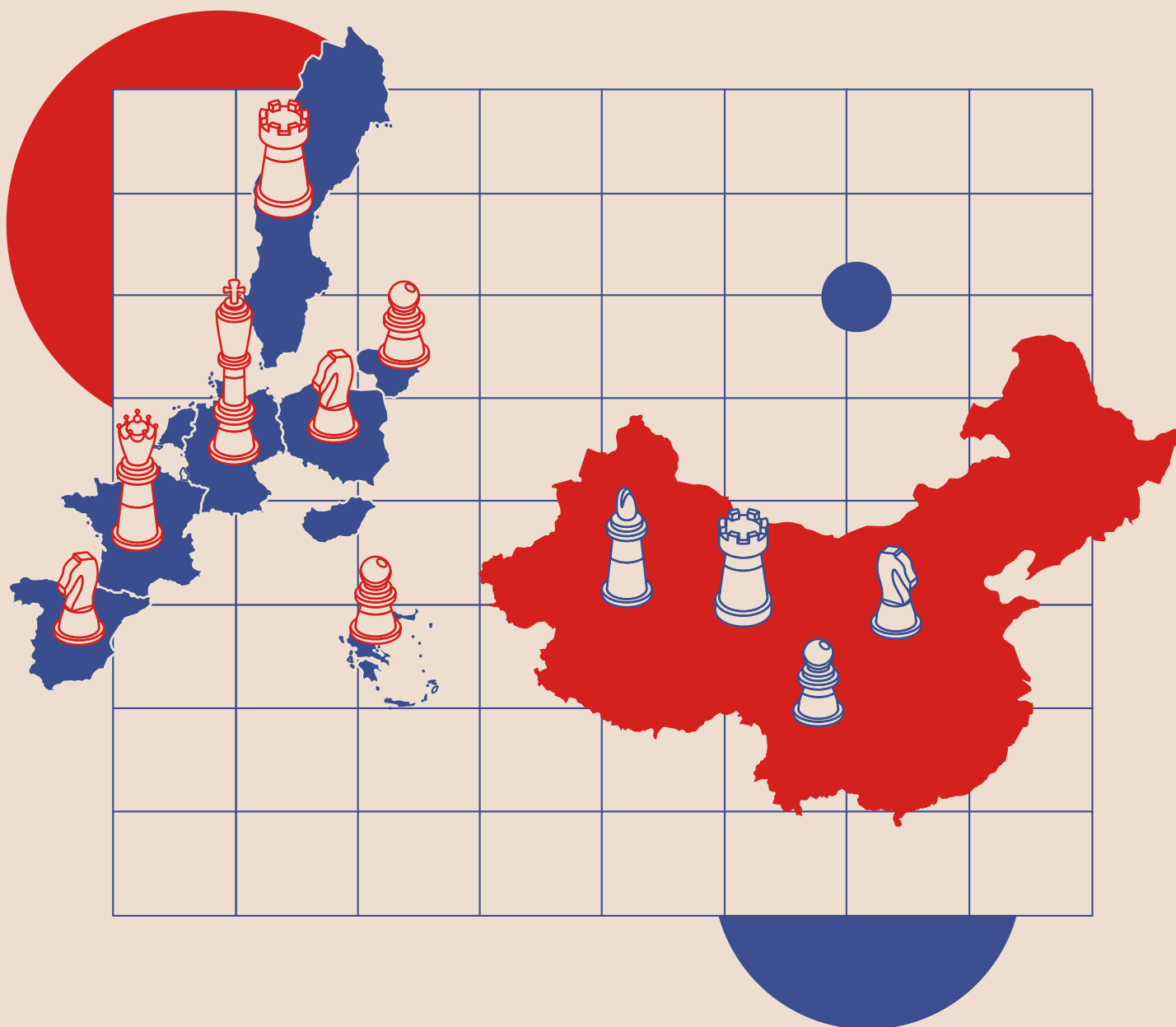


MODELE RELACJI PAŃSTW EUROPEJSKICH Z CHINAMI



MODELE RELACJI PAŃSTW EUROPEJSKICH Z CHINAMI



AUTOR:

JAKUB CZAJCZYK

KONSULTACJA METODOLOGICZNA:

DR KONRAD HENNIG

WYDAWCA:

ZWIĄZEK PRACODAWCÓW ASIAN FORUM



[/company/asianforum](https://www.linkedin.com/company/asianforum)



www.asianforum.pl

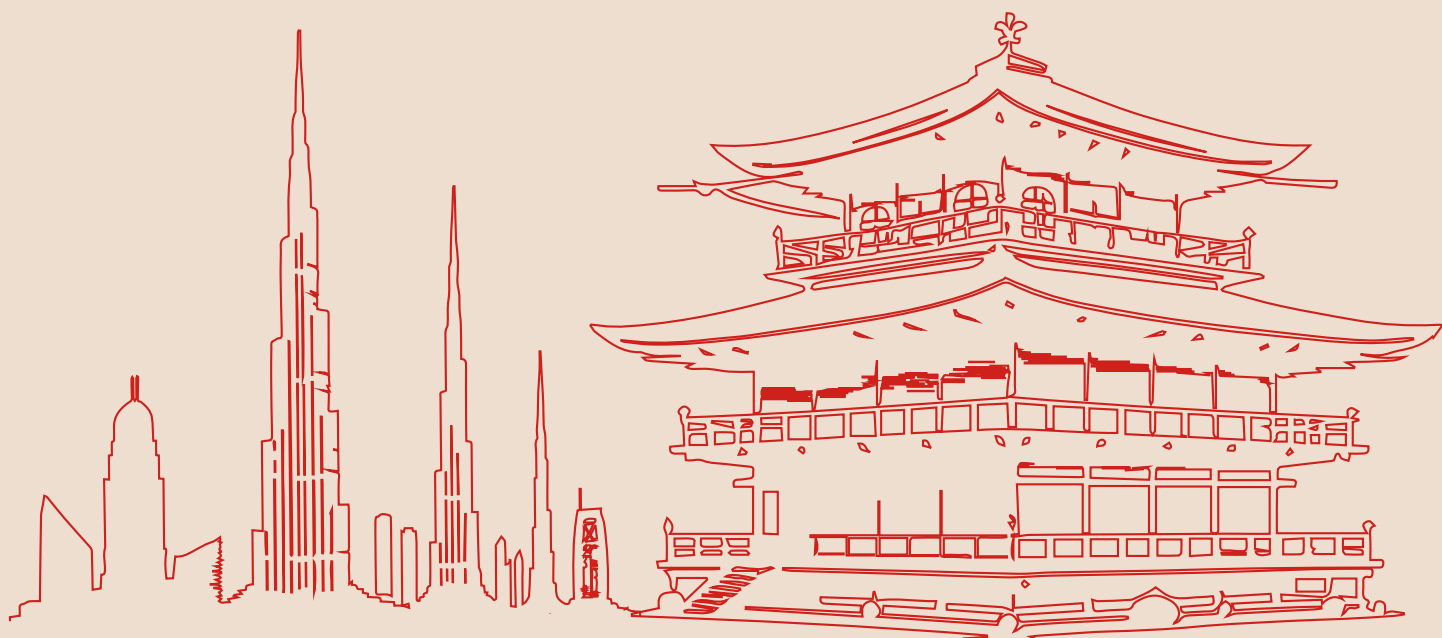


office@asianforum.pl

SPIS TREŚCI

I. EXECUTIVE SUMMARY	1
II. WPROWADZENIE	3
1. Współpraca, rywalizacja i balansowanie. Modele europejskich relacji z Chinami	5
2. Jak zdefiniować korzyści z relacji dwustronnych?	6
3. Słowniczek pojęć i odniesienia do źródeł	8
III. MODEL STRATEGICZNEJ WSPÓŁPRACY	9
1. Węgry – chiński hub motoryzacyjny	9
a. Bilans handlowy	9
b. Węgierskie inwestycje w Chinach	10
c. Chińskie inwestycje na Węgrzech	10
d. Budapeszt czynnie wspiera chińskie inwestycje	11
2. Hiszpania – chiński przyczółek na Zachodzie	12
a. Bilans handlowy	12
b. Hiszpańskie inwestycje w Chinach	13
c. Chińskie inwestycje w Hiszpanii	14
d. Interesowna przyjaźń przynosi efekty	16
3. Grecja – relacje w cieniu Pireusu	17
a. Bilans handlowy	17
b. Chińskie inwestycje w Grecji	18
c. Greckie inwestycje w Chinach	19
d. Jednostronne partnerstwo	20
IV. POLITYKA BALANSOWANIA: PARTNERSTWO, KONKURENCJA, RYWALIZACJA	21
1. Niemcy – partner, inwestor, czy konkurent?	21
a. Bilans handlowy	21
b. Niemieckie inwestycje w Chinach	23
c. Chińskie inwestycje w Niemczech	24
d. Relacje gospodarcze odzwierciedleniem nastrojów inwestorów	25
2. Francja – asertywna współpraca	26
a. Bilans handlowy	26
b. Francuskie inwestycje w Chinach	27
c. Chińskie inwestycje we Francji	28
d. Relacje pod egidą Pałacu Elizejskiego	29
e. Balansowanie po francusku	30
3. Szwecja – interesy pomimo rywalizacji	32
a. Bilans handlowy	32
b. Szwedzkie inwestycje w Chinach	33
c. Chińskie inwestycje w Szwecji	34
d. Biznes z dala od polityki	35

V. STRATEGICZNA RYWALIZACJA	37
1. Litwa – wrogość z wyboru	37
a. Bilans handlowy	37
b. Inwestycje bezpośrednie	38
c. Litwa na wojnie z Chinami	39
d. Tajwański eksperyment – mieszane efekty	40
2. Holandia – zamykająca się brama do Europy	42
a. Bilans handlowy	42
b. Holenderskie inwestycje w Chinach	44
c. Chińskie inwestycje w Holandii	45
d. Prymat bezpieczeństwa nad zyskiem	46
3. Polska – brak strategii, brak profitów	47
a. Bilans handlowy	47
b. Chińskie inwestycje w Polsce	49
c. Polskie inwestycje w Chinach	49
d. Infrastruktura Jedwabnego Szlaku – strategiczny atut	51
e. Od współpracy do konfliktu	52
VI. ZAKOŃCZENIE	55
1. Rachunek korzyści i ryzyka. Podsumowanie	55
2. Wnioski dla Polski	57
3. Zestawienie delegacji biznesowych	59



I. EXECUTIVE SUMMARY

Relacje państw europejskich z Chińską Republiką Ludową ustrukturyzowaliśmy w ramach trzech modelowych nurtów, zestawiając kierunki polityki zagranicznej z danymi gospodarczymi, obrazującymi korzyści ze wzajemnej współpracy handlowej i inwestycyjnej.

Strategiczna współpraca to model opisujący relacje Hiszpanii, Grecji i Węgier. Kooperacyjne nastawienie ich rządów zapewniło w ostatnich latach znaczne, wielomiliardowe chińskie inwestycje bezpośrednie, lokowane tam znacznie chętniej niż w państwach zachowujących polityczny dystans. Zarazem, Chiny wymagają lojalności od państw, z którymi oficjalnie współpracują. Nawet Hiszpania nie uniknęła ceł odwetowych na własne produkty rolne po tym, gdy wstrzymała się od głosu nad przyjęciem antychińskich ceł antysubsydyjnych. Z drugiej strony, współpraca wymaga również pewnej dozy asertywności i aktywności. Hiszpania stała się miejscem wielkich inwestycji dopiero po tym jak zagroziła poparciem ceł, zaś Węgry grają wykorzystaniem prawa weta na forum UE. Zachowująca bierność Grecja znajduje się w najgorszej pozycji, nie przyciągając wielkich inwestycji ani nie przebijając się na rynku chińskim. Strategiczna współpraca z Chinami nie oznacza automatycznego uzyskania dostępu do rynku chińskiego dla własnego eksportu i inwestycji.

Litwa, Holandia i Polska podejmują strategiczną rywalizację z Chinami, czerpiąc ze swojej postawy najmniej wymiernych korzyści ekonomicznych. Rywalizacja nie oznacza redukcji deficytu handlowego i skutecznego zamknięcia własnego rynku przed importem chińskich towarów. Państwa wskazane jako przyjmujące doktrynę strategicznej rywalizacji mają równie silnie zaburzony bilans wymiany, co państwa blisko współpracujące z Chinami. Jednocześnie, dostęp do rynku chińskiego jest dla nich silnie ograniczony, zarówno przez złe relacje z Pekinem, jak też względy bezpieczeństwa i własne działania w tym zakresie. Strategiczna rywalizacja eliminuje bądź znacznie ogranicza zainteresowanie chińskich inwestorów, a zarazem zamyka dostęp europejskim przedsiębiorcom. Wyjątkiem pozostaje państwo o wielkich możliwościach i o znacznej obecności, jakim jest Holandia. Kraje odżegnujące się od współpracy z Chinami nie otrzymują przy tym ekonomicznej rekompensaty od potęg

rywalizujących z Chinami. Stany Zjednoczone nie premiąją swoich sojuszników poprzez własne inwestycje, a wręcz redukują planowane inwestycje bezpośrednio kierując się czysto ekonomicznymi kalkulacjami, o czym przekonała się Polska. Pomocy nie otrzymała również Holandia blokująca – na prośbę USA – chińską sprzedaż swojego najcenniejszego towaru eksportowego, jakim są urządzenia służące do produkcji półprzewodników.

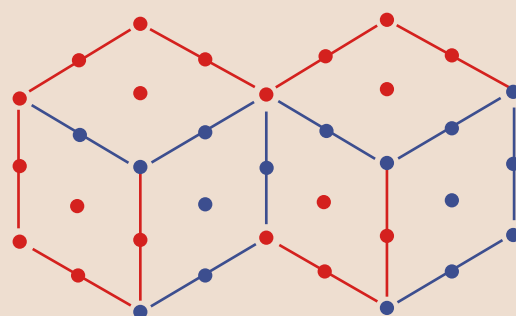
W zdecydowanie lepszej pozycji znajdują się państwa podejmujące politykę balansowania: to m.in. Niemcy, Francja i Szwecja. Hedging udowadnia, że można prowadzić z Chinami interesy na wielką skalę zachowując przy tym strategiczny dystans. To właśnie państwa balansujące czerpią największe profity na polu współpracy gospodarczej. Osiągają największy eksport, skutecznie dążą do przywrócenia równowagi handlowej, realizują inwestycje bezpośrednio w Chinach na wielką skalę i czerpią z tego pokaźne zyski. Czołowe gospodarki UE, takie jak Niemcy i Francja aktywnie zabiegają o chińskie inwestycje, a jeszcze aktywniej same inwestują na terenie Chin. Walka o dostęp do chińskiego rynku oraz większe zaangażowanie Chin jest dla nich specyficzną metodą realizacji unijnej doktryny de-riskingu. Chińskie projekty inwestycyjne są często realizowane z europejskimi kontrahentami w formie spółek joint venture, umożliwiających partycypację w zyskach oraz wymianę technologiczną. Opłaczalne jest również nieco odmienne podejście stosowane przez Szwecję. Chłodne, niekiedy wręcz nieprzyjazne relacje z Chinami nie oznaczają wyrzeczenia się interesów. Szwecja jest w stanie minimalizować obecność Chin na swoim rynku, jednocześnie prowadząc tam znaczne inwestycje i intensywnie eksportując swoje towary. Wreszcie, zachowując dyplomatyczną autonomię są w stanie utrzymywać równie bliskie relacje z Pekinem co z jego rywalami.

Polska nie ma spójnej strategii działania wobec Chin – i traci na tym. Polska polityka jest reaktywna i fragmentaryczna. Rządzący po wielokroć oczekują sprzecznych rezultatów wobec podejmowanych działań. Dominuje perspektywa bezpieczeństwa i przestrzegania prymatu Stanów Zjednoczonych nad interesem gospodarczym. Strategiczna rywalizacja państw NATO z Chinami zmniejsza szanse na nawiązanie w najbliższej przyszłości bliższej współpracy, chociażby w elektromobilności, bateriach elektrycznych, robotyce.

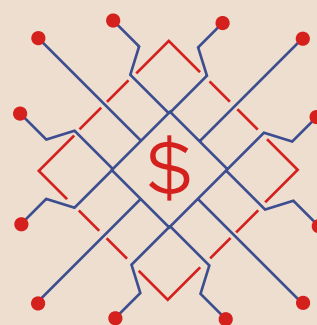
Jednocześnie Polska nie uzyskuje żadnych benefitów z obecnego, konfrontacyjnego podejścia wobec Chin, ani nie szuka realnej alternatywy, pozwalającej zastąpić oddalające się perspektywy rynku chińskiego. Polityka chińska w wykonaniu polskich władz jest od lat niekonsekwentna. Polska z jednej strony zajmuje nieprzychylną Chinom pozycję, zaś z drugiej od czasu do czasu podejmuje nieśmiałe próby zacieśniania współpracy gospodarczej. Brak współdziałania międzyresortowego oraz rządu i prezydenta, niezależnie od uwarunkowań politycznych, skazuje polski biznes na niepowodzenie.

Tymczasem zajęcie asertywnego stanowiska politycznego przy jednoczesnym otwarciu się na chińskie inwestycje nie stoi w sprzeczności z polityką Unii Europejskiej. O chińskie inwestycje motoryzacyjne z powodzeniem starają się kluczowi gracze na scenie UE, w tym Niemcy i Francuzi. Obecny model chińskich inwestycji w Europie jest – co do zasady – z perspektywy Polski oraz UE korzystny.

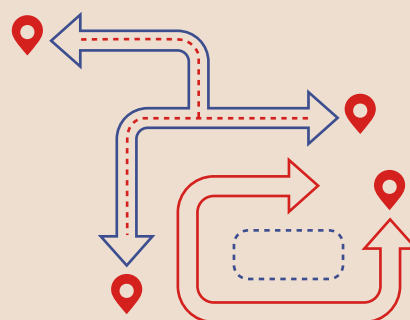
POLSKA MOGŁABY SKORZYSTAĆ NA:



KOOPERACJI TECHNOLOGICZNEJ, TWORZENIU SPÓŁEK **JOINT-VENTURE**



PRZYJĘCIU INWESTYCJI **HIGH-TECH**



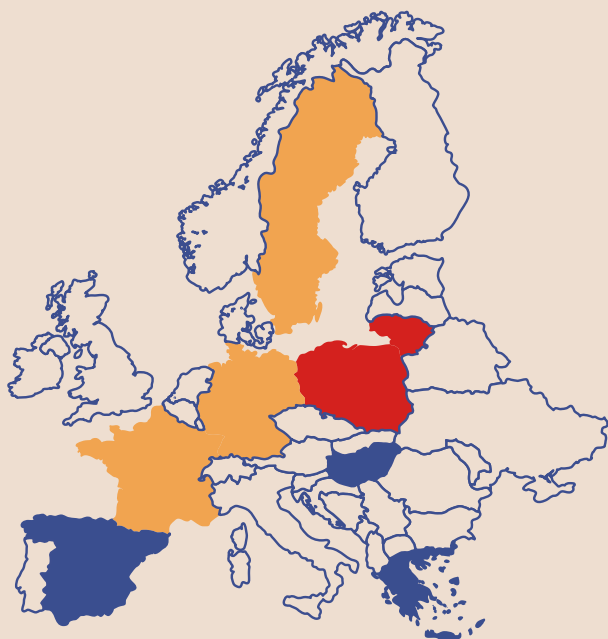
ROZBUDOWIE INFRASTRUKTURY **TRANSPORTOWEJ**

MODELE RELACJI PAŃSTW EUROPEJSKICH Z CHINAMI

● BALANSOWANIE

● WSPÓŁPRACA

● RYWALIZACJA



II. WPROWADZENIE

Polityka zagraniczna państw członkowskich Unii Europejskiej wobec Chin jest w założeniu koordynowana i ukierunkowywana w ramach Wspólnej polityki zagranicznej i bezpieczeństwa (Common Foreign and Security Policy). Od marca 2019 r. definiuje ją doktryna triady „partner, konkurent, rywal systemowy”, kończąca z priorytetem współpracy gospodarczej nad całokształtem relacji (liberalna doktryna „pokój przez handel”). Podejście to jest potocznie znane jako tzw. decoupling, a od 2023 r. w nieco złagodzonej formie jako de-risking.

Od 2019 r.

- UNIA EUROPEJSKA WPROWADZA DOKTRYNĘ TRIADY: „PARTNER – KONKURENT – RYWAŁ SYSTEMOWY” WOBEC CHIN
- KONIEC DOMINACJI PODEJŚCIA CZYSTO GOSPODARCZEGO
- POCZĄTEK BARDZIEJ ZŁOŻONEJ, WIELOWYMIAROWEJ POLITYKI

Od 2023 r.

- PRZEJŚCIE DO ŁAGODNIEJSZEGO PODEJŚCIA: DE-RISKING (OGRAŃCZANIE RYZYKA)
- NIE PEŁNE ROZDZIELENIE GOSPODAREK, LECZ:
 - DYWERSYFIKACJA PARTNERÓW
 - ZABEZPIECZANIE KLUCZOWYCH SEKTORÓW
 - REDUKCJA STRATEGICZNYCH ZALEŻNOŚCI

Pomimo, a niekiedy wbrew doktrynie wspólnotowej, w relacjach z Chinami kluczowe znaczenie wciąż odgrywają relacje bilateralne z państwami członkowskimi. To forma kontaktów wyraźnie preferowana przez chińską czy amerykańską dyplomację. Państwa członkowskie UE mają wyraźnie niejednorodny stosunek do obu rywalizujących ze sobą potęg globalnych, a tym samym prowadzą bardzo odmienną politykę zagraniczną i współpracy gospodarczej. Niniejsze opracowanie obejmuje zależności wynikające z polityki danego państwa wobec Chin wobec relacji gospodarczych, zwłaszcza w zakresie handlu zagranicznego oraz bezpośrednich inwestycji zagranicznych. Szczególną rolę ma analiza współzależności między przyjętym modelem relacji z Chinami a ekonomicznymi benefitami czerpanymi ze współpracy bądź jej braku, a także wskazanie ryzyk, towarzyszących im problemów oraz wyzwań.

Istotne znaczenie dla sposobu prowadzenia polityki zagranicznej wobec Chin przez państwa europejskie ma szerszy kontekst przyjętej strategii bezpieczeństwa oraz relacji transatlantyckich. W jeszcze większym stopniu pozostaje ona w cieniu napięć między Stanami Zjednoczonymi a Chinami. Unijna doktryna de-couplingu przyjęta w 2019 r. pozostaje w ścisłym związku z poprzedzającą ją o 3 lata rewizją amerykańskiej strategii wobec Chin. Ameryka, uznając Chiny za głównego geopolitycznego rywala, jawnie oczekuje od swoich europejskich sojuszników ograniczenia współpracy z Pekinem. Z tego względu stosunki bilateralne z USA często wprost przekładają się na stan relacji z Chinami.

Z Pekinem ściśle współpracuje Hiszpania, zwłaszcza pod rządami lewicowego gabinetu Pedro Sanchez, krytykowana przez administrację Donalda Trumpa za zbyt niskie nakłady na obronność w ramach NATO, a przy tym sprzeciwiająca się polityce bliskowschodniej USA. Francja, kierowana przez Emmanuela Macrona aspirującego do roli europejskiego lidera, aktywnie traktuje relacje gospodarcze z Chinami jako przeciwwagę dla USA, z którymi podejmuje coraz bardziej zaciętą rywalizację. Tymczasem państwa szczególnie zagrożone militarne ze strony Rosji, a przy tym bardziej uzależnione od wsparcia NATO oraz amerykańskich gwarancji bezpieczeństwa, takie jak Litwa czy Szwecja, coraz silniej dystansują się od Chin, zwłaszcza ograniczając ich gospodarczą obecność na własnych rynkach.

Kontekst amerykański ma istotne znaczenie także w kontekście Polski. Próby wykorzystania strategicznego położenia w roli hubu logistycznego chińskiego eksportu zostały zablokowane właśnie pod hasłem zagrożenia dla bezpieczeństwa narodowego, a de facto lojalności wobec atlantyckiego sojusznika.

Europejska współpraca z Chinami w dziedzinie szeroko pojętego przemysłu zbrojeniowego – po krótkim epizodzie francuskiego eksportu lotniczego lat 70-tych oraz 80-tych XX wieku¹ – obecnie nie istnieje. Embargo wprowadzone na szczeblu wspólnotowym jeszcze w czerwcu 1989 r. w reakcji na pacyfikację protestów na Placu Tiananmen utrzymało się ze względu na strategiczną rywalizację bloku NATO z Państwem Środka, narastającą zwłaszcza po 2022 r. Wspieranie odmiennych stron konfliktu na Ukrainie oraz przeciwdziałanie unijnym sankcjom nałożonym na Rosję praktycznie wyklucza współpracę militarną.

Strategiczna rywalizacja i swoisty wyścig zbrojeń nie przeszkadza jednak Europie utrzymywać wymiany handlowej oraz wzajemnych inwestycji. Współpraca gospodarcza jest możliwa, a w niektórych przypadkach sukcesywnie rozwijana.

¹ <https://www.airforce-technology.com/projects/changhez8transport/?cf-view>
<https://www.army-technology.com/projects/harbin-z9w-attack-helicopter-china/?cf-view>

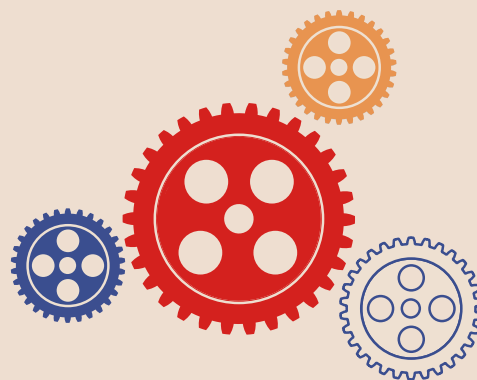
1. Współpraca, rywalizacja i balansowanie. Modele europejskich relacji z Chinami.

PODEJŚCIE PAŃSTW CZŁONKOWSKICH UE DO RELACJI Z PEKINEM MOŻNA PODZIELIĆ NA TRZY ZASADNICZE KATEGORIE:

01

STRATEGICZNA WSPÓŁPRACA

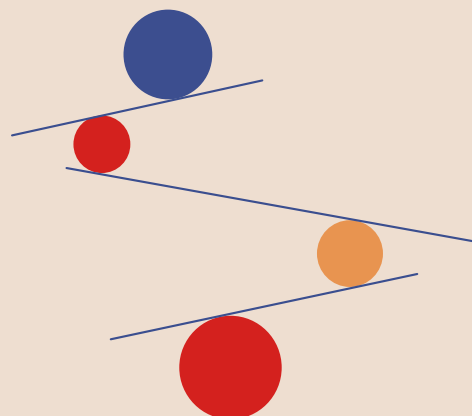
Pierwszą z nich jest strategiczna współpraca – bliska kooperacja, rozumiana jako partnerstwo wymagające pewnej dozy współpracy na płaszczyźnie politycznej. Należy do nich utrzymywanie zażyłych relacji bilateralnych, uczestnictwo w międzynarodowych inicjatywach Pekinu takich jak Pas i Szlak, czy też wykazywania przychyłnej (albo neutralnej) postawy względem Chin na forum Unii Europejskiej, np. w sprawie głosowania nad cłami antysubsydyjnymi. Chiny blisko współpracują z państwami postrzeganymi jako atrakcyjne inwestycyjnie, strategicznie położone, lecz pogrążone w tarapatkach finansowych bądź odizolowanymi politycznie – takimi jak Hiszpania, Węgry i Grecja.



02

STRATEGIA BALANSOWANIA

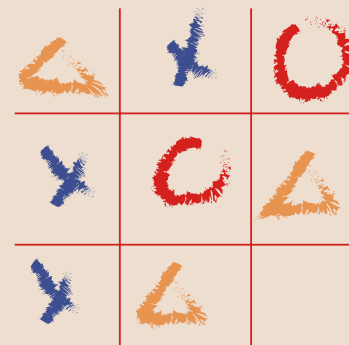
Odminną strategią jest balansowanie (z ang. hedging), polegające na politycznym zdystansowaniu przy jednoczesnym podtrzymywaniu intensywnych relacji gospodarczych i inwestycyjnych. Jest to zdolność do prowadzenia asertywnej, a niekiedy zaczepnej polityki zagranicznej w celu uzyskania jak najbardziej korzystnych rezultatów ekonomicznych. Stanowi swoistą realizację unijnej polityki obniżania ryzyka. Balansowanie jest domeną silnych graczy unijnego mainstreamu, wymagającą użycia stosownej siły gospodarczej i politycznej. Ma różne oblicza związane ze specyfiką stosujących go państw. Francja od lat realizuje współpracę gospodarczą na oficjalnym, rządowym szczeblu, aktywnie angażując swoją dyplomację (z głową państwa włącznie) w negocjacjach z chińskimi decydentami. Niemcy unikają oficjalnych kontaktów korzystając z silnej, wręcz autonomicznej pozycji rodzimych korporacji, często samodzielnie negocjujących warunki współpracy z chińskimi odpowiednikami. Balansowanie może również polegać na minimalizowaniu chińskiej obecności w kraju przy maksymalizacji własnego eksportu i inwestycji bez wzajemności, co realizuje silnie skonfliktowana z Pekinem Szwecja.



03

STRATEGICZNA RYWALIZACJA

Wreszcie, trzecim podejściem jest strategiczna rywalizacja, traktująca Chiny przede wszystkim w kategorii zagrożenia dla bezpieczeństwa narodowego, a przez to wystrzegająca się bliższych kontaktów, również gospodarczych. Rywalizacja może wynikać z różnych pobudek – opowiedzenia się po jednej ze stron rywalizacji geopolitycznej i traktowania Chin w kategoriach zagrożenia realnego oraz ideologicznego (Litwa), silnej rywalizacji ekonomicznej, szpiegostwa gospodarczego i ekspansji chińskich podmiotów na rodzimym rynku (Holandia), jak również być wypadkową polityki zagranicznej oraz braku szerszej, spójnej strategii wobec Chin (Polska). Rywalizacja dotyczy zarówno państw z perspektywy Chin peryferyjnych (Litwa), jak też położonych strategicznie – zarówno obecnie (Holandia) jak też perspektywicznie (Polska).



2. Jak zdefiniować korzyści z relacji dwustronnych?

Korzyści z utrzymywania relacji bilateralnych zdefiniowaliśmy przez pryzmat najważniejszych rodzajów transakcji – wymiany handlowej oraz wzajemnych inwestycji bezpośrednich, a następnie z uwzględnieniem czynników jakościowych: indywidualnych interesów danego państwa i jego strategicznych potrzeb.

Wspólnym celem opisywanych państw jest dążenie do utrzymania „pozytywnego” bilansu wymiany handlowej, możliwie zbliżonego do stanu równowagi – w obecnych realiach gospodarczych uzyskanie nadwyżki wydaje się niemożliwe ze względu na przeniesienie do Państwa Środka dużej części zaplecza produkcyjnego zachodnich korporacji. Z punktu widzenia partnerów handlowych Pekinu istotny jest również udział eksportu do Chin na tle ogólnej sprzedaży zagranicznej danego państwa, który pozwala ocenić rolę rynku chińskiego i poziom jego dostępności dla gospodarki danego państwa. Nie bez znaczenia pozostają proporcje towarów konsumpcyjnych oraz towarów pośrednich wśród importowanych dóbr, a także struktura rodzajowa eksportowanych produktów.

W przypadku chińskich inwestycji bezpośrednich realizowanych w Europie istotne znaczenie ma rodzaj podejmowanej inwestycji. Bez wątplenia bardziej pożądane są inwestycje typu Greenfield – polegające na tworzeniu nowych przedsiębiorstw, bądź Brownfield (restrukturyzacja istniejącego przedsiębiorstwa lub jego infrastruktury) aniżeli M&A (fuzje i przejęcia już istniejących podmiotów). M&A nie stanowią dla państw członkowskich szczególnej wartości dodatniej i są szczególnie problematyczne dla państw dysponujących specjalistycznymi branżami, narażonymi na szpiegostwo gospodarcze i rywalizację technologiczną ze strony Chin. Dla państw „starej UE”, takich jak Holandia, skuteczna obrona przed przejęciem strategicznych sektorów gospodarki stanowi kluczowy element polityki wobec Chin.

Struktura chińskich inwestycji w Europie od 2023 r. uległa znacznemu przeobrażeniu. Chiny ograniczyły dotychczasowy model masowych przejęć typu M&A, często kierowanych do spółek high-tech oraz innych specjalistycznych dziedzin na rzecz inwestycji Greenfield, związanych z szeroko pojętą transformacją energetyczną.

Dla większości państw członkowskich UE, obecne chińskie inwestycje to pożądany impuls rozwoju gospodarczego, zgodny z unijną polityką klimatyczną. Tworzenie infrastruktury energii odnawialnej i zielonego przemysłu motoryzacyjnego oraz budowa towarzyszącego im łańcucha dostaw jest szansą na transfery technologiczne oraz rozwój rodzimych podmiotów w ramach współpracy w spółkach joint venture. Istotną wartość dodaną stanowią nowe miejsca pracy, tworzone zwłaszcza przez wielkie fabryki z branży EV. Chińskie przedsiębiorstwa to w perspektywie nowi płatnicy podatków, a także potencjalni kontrahenci dla lokalnych dostawców. To szansa zarówno dla rosnących nowych ośrodków przemysłowych jak Hiszpania, Węgry czy Polska, jak też reindustrializacji dawnych centrów motoryzacyjnych takich jak Niemcy i Francja. Chińskie inwestycje w państwach członkowskich są przez to postrzegane jako korzystna alternatywa dla rosnącego importu towarów z Chin, zwłaszcza coraz bardziej popularnych samochodów elektrycznych. W efekcie europejskie państwa są często gotowe udzielać hojnej pomocy publicznej by przyciągać chińskich inwestorów.

Natomiast, nie wszystkie państwa członkowskie postrzegają chińskie inwestycje wyłącznie w powyższych kategoriach, zwracając dużo większą uwagę na aspekty strategiczne towarzyszące chińskim projektom. Dla części z nich (Szwecja, Holandia, Litwa) znaczenia nabierają względy bezpieczeństwa, prymat relacji transatlantyckich, prezentowane wartości, zgodność inwestycji z polityką wspólnotową oraz spełnianie wyśrubowanych norm, wpływ na europejskie łańcuchy dostaw czy wreszcie kwestia zagrożenia dla rodzimych ośrodków produkcji.

Inaczej rzecz wygląda w przypadku europejskich inwestycji bezpośrednich na terenie Chin. Istotne znaczenie ma skala inwestycji oraz zyski wypłacane każdego roku dzięki realizowanym projektom. Podobnie jak w przypadku chińskich inwestycji, unijne BIZ na terenie Chin pozwalają omijać cła nakładane na europejskie towary wwożone do Chin, a przez to maksymalizować zyski przedsiębiorstw. Nie wszystkie państwa członkowskie są jednak w stanie aktywnie inwestować na rynku chińskim. Europejskie BIZ w Chinach, zwłaszcza realizowane w ostatnich latach, nie tylko pochodzą z kilku najsilniejszych gospodarczo państw członkowskich UE, ale wręcz wąskiego grona największych koncernów specjalizujących się w określonych branżach. Ogranicza to znacząco możliwości wielu mniejszych państw. Zarazem, dla czołowych unijnych inwestorów, dodatkowe, istotne znaczenie w kategorii korzyści ma stopniowe uzależnianie Chin od rosnącej obecności europejskich inwestycji i wytwarzanych przez nie produktów i usług, zwłaszcza tych o znaczeniu strategicznym, co przekłada się na zwiększenie własnej pozycji w bilateralnych relacjach z Chinami.

Korzyści są więc rozumiane różnie, zaś kluczowe znaczenie ma indywidualna specyfika – ocena zalet płynących ze wzajemnego inwestowania, strategiczne położenie danego państwa oraz jego obiektywna siła i zdolność do podjęcia możliwie symetrycznych, partnerskich relacji z Pekinem. Odzwierciedlają to różne modele przyjęte w relacjach gospodarczych z Chinami, których analiza pozwala dostrzec rozbieżności w ekonomicznych kalkulacjach oraz w pojmowaniu interesu narodowego.

3. Słowniczek pojęć i odniesienia do źródeł

Niniejsze opracowanie posługuje się poniższymi skrótami i pojęciami, powszechnie stosowanymi w opisywanej tematyce:

BIZ / FDI – BEZPOŚREDNIE INWESTYCJE ZAGRANICZNE (FOREIGN DIRECT INVESTMENT)

M&A – FUZJE I PRZEJĘCIA ISTNIEJĄCYCH PRZEDSIĘBIORSTW W RAMACH BIZ

GREENFIELD – STWORZENIE OD PODSTAW NOWEGO PRZEDSIĘBIORSTWA W RAMACH BIZ

BROWNFIELD – RESTRUKTURYZACJA ISTNIEJĄCEGO PRZEDSIĘBIORSTWA W RAMACH BIZ

SEKTOR EV – BRANŻA POJAZDÓW ELEKTRYCZNYCH

BRI – INICJATYWA PASA I SZLAKU (BELT AND ROAD INITIATIVE)

CHINY, PEKIN – CHIŃSKA REPUBLIKA LUDOWA

CHINY KONTYNENTALNE – CHIŃSKA REPUBLIKA LUDOWA BEZ TAJWANU I MAKAU

TAJWAN – REPUBLIKA CHIŃSKA

POLITYKA „JEDNYCH CHIN” – POSTAWA NIEUZNAWANIA ODRĘBNOŚCI PAŃSTWOWEJ TAJWANU I HONGKONGU

Dane dotyczące inwestycji bezpośrednich nie uwzględniają spółek specjalnego przeznaczenia (SPE/SPV) z uwagi na ich czasowy charakter i ich niemiarodajność. Przytaczane dane dotyczące zarówno handlu jak też inwestycji zagranicznych traktują Chiny, Hongkong oraz Makau łącznie jako jeden podmiot. Bilans handlowy co do zasady uwzględnia wyłącznie obrót towarów, nie usług. Pojęcie ujemnego bilansu handlowego oznacza niekorzystne saldo importu i eksportu z perspektywy opisywanego państwa, nie zaś Chin. Dla ujednolicenia skali przytaczanych zestawień ekonomicznych za walutę transakcji i inwestycji przyjęto walutę euro.

Co do zasady źródłem przytaczanych statystyk finansowych dotyczących obrotu handlowego i bezpośrednich inwestycji zagranicznych są oficjalne dane publikowane przez państwowe urzędy statystyczne, banki centralne, ministerstwa bądź inne uprawnione do tego organy publiczne. W przypadku braku takich publikacji, ich niekompletności bądź dezaktualizacji zawartych w nich danych, wskazywane są oficjalne publikacje lub komunikaty podmiotów których dane dotyczą, opracowania branżowe i naukowe, a w ostatniej kolejności – autoryzowane publikacje medialne zawierające odniesienia do źródeł.

Opracowanie nie posługuje się chińskimi źródłami statystycznymi, z uwagi na rozbieżną metodologię (zwłaszcza osobne traktowanie Hongkongu i Makau) kalkulowania wartości wzajemnych inwestycji i handlu.

III. MODEL STRATEGICZNEJ WSPÓŁPRACY

1. Węgry – chiński hub motoryzacyjny

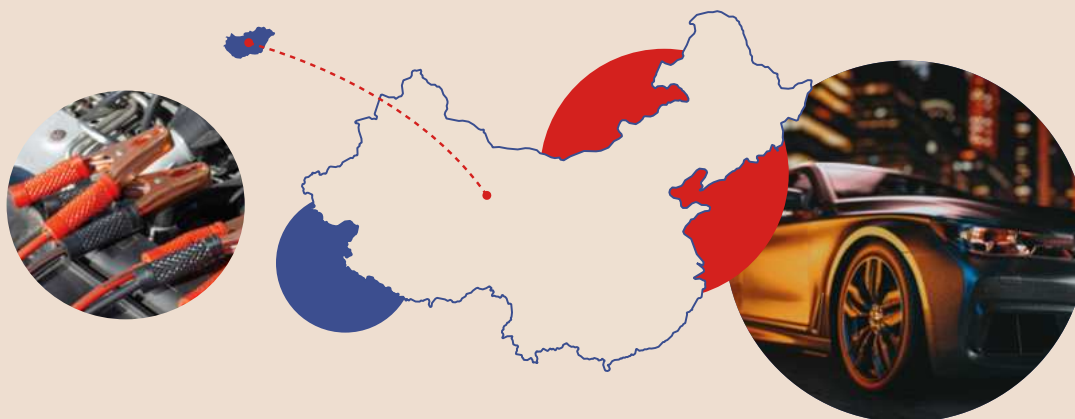
a. Bilans handlowy²

Wymiana handlowa Chin i Węgier ostatnich lat jest silnie asymetryczna. Po kilku latach spadku wzajemnych obrotów, stale ujemny bilans handlowy po stronie węgierskiej osiągnął w 2025 r. rekordowy poziom wynoszący -10,7 mld euro.

Napływ towarów z Chin obecnie niemal trzykrotnie przewyższa stan z 2015 r., gdy wynosił 4,83 mld euro. Wraz z rozpoczęciem szeroko zakrojonych chińskich inwestycji na Węgrzech w 2022 r. napływ towarów zaczął okresowo spadać. W konsekwencji wartość importu na koniec 2024 r. wyniosła 10,82 mld euro względem 12 mld w 2022 r. Szczyt importu osiągnięto w 2025 r. przedstawiając wartość 12,35 mld euro. Chiński handel odpowiada tym samym obecnie za ok. 9 % całkowitego węgierskiego importu.

Węgom konsekwentnie nie udaje się zwiększyć wartości wymiany własnych towarów do Chin. W 2025 r. eksport węgierskich towarów do Chin osiągnął wartość ok 2,18 mld euro, stopniowo spadając z rekordowego poziomu 2,59 mld euro w 2022 r., 2,32 mld euro w 2023 r. oraz 2,23 mld euro w 2024 r. Udział rynku chińskiego w węgierskim eksporcie jest przez to relatywnie niewielki, odpowiadając zaledwie za nieco ponad 1,48 % całkowitego węgierskiego eksportu.

² Dane Węgierskiego Centralnego Urzędu Statystycznego https://www.ksh.hu/stadat_files/kkr/en/kkr0008.html



b. Węgierskie inwestycje w Chinach

Węgry nie prowadzą w Chinach inwestycji bezpośrednich na większą skalę. Skumulowana wartość węgierskich inwestycji bezpośrednich w Chinach na koniec 2024 r. wynosiła zaledwie 20,5 mln euro³. Zgodnie z danymi opublikowanymi w 2024 r. przez Narodowy Bank Węgier, zyski węgierskich BIZ wyniosły 3 mln euro, a w tym dochody z tytułu wypłaconych dywidend osiągnęły poziom 2,7 mln euro⁴.

CHIŃSKIE INWESTYCJE BEZPOŚREDNIE NA WĘGRZECH (2024)

WARTOŚĆ INWESTYCJI	ZYSKI	DYWIDENDY
20,5 mln € (bardzo niska skala)	3 mln €	2,7 mln € (większość zysków)

c. Chińskie inwestycje na Węgrzech

Chińskie inwestycje bezpośrednie na Węgrzech przeżywają w ostatnich latach gwałtowny wzrost. Węgry stały się największym odbiorcą chińskich inwestycji bezpośrednich w Europie realizowanych w latach 2023–2024. Zdecydowana większość obejmuje wysoce wartościowe transakcje typu Greenfield i dotyczy sektora EV.

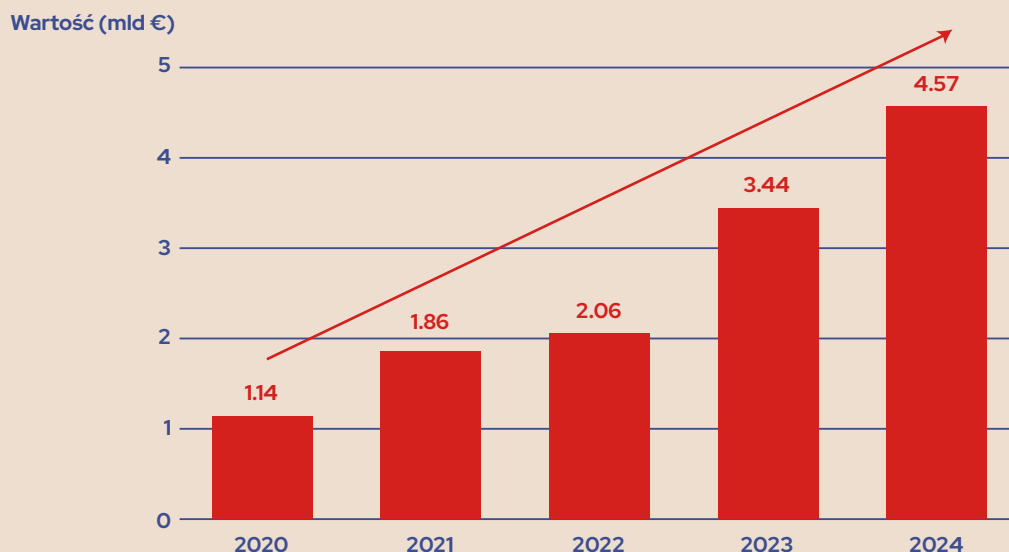
O ile jeszcze w 2020 r. łączna wartość chińskich BIZ nie przekraczała 1,14 mld euro, o tyle w 2021 r. osiągnęła poziom 1,86 mld euro, w 2022 r. – 2,06 mld euro, zaś w 2023 r. już 3,44 mld euro. W 2024 r. skumulowana wartość zrealizowanych chińskich inwestycji bezpośrednich na terenie Węgier wynosiła 4,57 mld euro⁵.

³ <https://statisztika.mnb.hu/timeseries/data-10544>

⁴ <https://statisztika.mnb.hu/timeseries/data-10550>

⁵ <https://statisztika.mnb.hu/timeseries/data-10546>

CHIŃSKIE BEZPOŚREDNIE INWESTYCJE ZAGRANICZNE NA WĘGRZECH W LATACH 2020–2024



Skalę chińskich inwestycji dobrze obrazują przepływy pieniężne. Tylko w 2023 r. na Węgry trafiło 1,29 mld euro, zaś w 2024 r. – kolejne 1,4 mld euro.⁶ Znaczna część chińskich inwestycji na Węgrzech znajduje się dopiero w fazie realizacji, dlatego dane Narodowego Banku Węgier nie odzwierciedlają w pełni skali inwestycji. Całkowita wartość dopiero planowanych chińskich inwestycji jest szacowana nawet na 15 mld euro.⁷ Obejmują one dwa flagowe projekty: fabrykę samochodów osobowych BYD w Szeged o wartości nawet 4 mld euro⁸ oraz fabrykę akumulatorów koncernu CATL w Debreczynie o wartości 7,34 mld euro, mającą utworzyć nowe 9 tys. miejsc pracy⁹. Ogromne inwestycje stanowią podstawę rosnącego łańcucha dostaw sektora EV, przyciągając na Węgry chińskich producentów takich jak Kedali (obudowy akumulatorów), Huayou Cobalt (katody) i Semcorp (folie separujące), a także francuski koncern Forvia.

Wzmoczone chińskie inwestycje przypadły na okres transformacji modelu inwestycyjnego Chin, które odeszły od dominujących niegdyś transakcji typu M&A. Węgry od 2023 r. stanowią nieprzerwanie miejsce największych chińskich inwestycji typu Greenfield w Europie, odpowiadając za średnio 31 % inwestycji tego typu w całej Unii Europejskiej i Wielkiej Brytanii. Spośród dziesięciu największych chińskich inwestycji w Europie w 2024 r. aż cztery znalazły się na obszarze Węgier – trzy fabryki akumulatorów oraz fabryka samochodów elektrycznych. Wiodącym inwestorem w 2024 roku był CATL, odpowiadający za 16% całkowitych chińskich inwestycji w Europie¹⁰.

Zyski osiągnięte z chińskich inwestycji bezpośrednich na terenie Węgier podlegają stałemu wzrostowi. O ile w 2023 r. miały wynieść łącznie 132,5 mln euro, o tyle w 2024 r. wzrosły do 368 mln euro. Rozmiar wypłaconych dywidend jest niejawnym (oznaczony przez Narodowy Bank Węgier wg kategorii Confidential). Podmioty zarejestrowane w Hong Kongu wypłaciły przy tym 4,8 mld euro¹¹.

d. Budapeszt czynnie wspiera chińskie inwestycje

Węgry aktywnie – i niezwykle skutecznie – zabiegają o lokowanie wielkich inwestycji sektora EV, zwłaszcza pochodzących z Chin. Budapeszt korzysta jednak nie tylko z atrakcyjnego komercyjnie klimatu inwestycyjnego, atutu charakterystycznego dla państw Europy Środkowo-Wschodniej. Węgry należą do grona państw blisko współpracujących z Chinami na arenie międzynarodowej.

6 <https://statisztika.mnb.hu/timeseries/data-10538>

7 Rhodium Group, Mercator Institute for China Studies, Chinese FDI in Europe: 2024 Update, maj 2025 r.

8 <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byd-delay-mass-production-new-hungarian-plant-make-fewer-evs-sources-say-2025-07-22/>

9 <https://www.debrecen.hu/en/local/news/the-biggest-investment-in-hungarys-history-is-being-built-in-debrecen>

10 Rhodium Group, Mercator Institute for China Studies, Chinese FDI in Europe: 2024 Update, maj 2025 r.

11 <https://statisztika.mnb.hu/timeseries/data-10548>

dowej, jawiąc się jako nieliczny otwarcie przyjazny partner Pekinu w Europie. Wiktor Orban od lat traktuje dobre relacje z Chinami, podobnie jak z USA i Rosją, jako polityczną przeciwwagę dla ośrodków decyzyjnych Unii Europejskiej.

Nie bez znaczenia pozostają skierowane do inwestorów wymierne zachęty finansowe. Przykładowo, wielka inwestycja CATL w Debreczynie otrzymała wsparcie Węgier w wysokości ok. 11 % wartości projektu. Nie oznacza to jednak, by chińskie podmioty były traktowane wyjątkowo na tle konkurencji z innych państw. Węgry równie mocno dotują innych zagranicznych inwestorów – zwłaszcza pochodzących z Japonii i Korei. Wsparcie udzielone Samsungowi, SK On czy Toray sięgało od 8 do nawet 15 % wartości realizowanych inwestycji¹².

Należy mieć na względzie, że wsparcie dla inwestorów zagranicznych ze strony państwa przyjmującego inwestycje obecnie jest w Europie standardem i Węgry nie odbiegają od tego modelu. Zjawisko to dotyczy nie tylko państw dopiero budujących swoją pozycję gospodarczą, ale również wysoko rozwiniętych krajów tzw. Starej Unii. Zapomogi są udzielane zarówno podmiotom chińskim (zakład Envision w Douai finansowany przez rząd Francji), jak również tajwańskich (fabryka mikroprocesorów w Dreźnie tajwańskiego giganta TSMC z niemiecką pomocą publiczną w wysokości 5 mld euro – 50 % wartości inwestycji).

Chińskie inwestycje motoryzacyjne realizowane na Węgrzech uzyskały prawdopodobnie wsparcie publiczne również ze strony chińskich władz. Zdaniem Komisji Europejskiej miało tak się stać w przypadku fabryki BYD w Szeged, co skutkowało wszczęciem oficjalnego postępowania grożącego obciążeniem chińskiego koncernu wysokimi karami finansowymi¹³. Spełnienie takiego scenariusza może mieć negatywne konsekwencje na dalsze chińskie inwestycje w Europie, choć trzeba mieć na uwadze kontekst polityczny – trwający od lat konflikt węgierskich władz z Komisją Europejską.

Węgry, mając na względzie podtrzymanie swoich dobrych relacji z Chinami, jesienią 2024 r. dołączyły do grona państw przeciwnych nałożeniu przez UE ceł antysubsydyjnych na import chińskich pojazdów elektrycznych. Mimo wprowadzenia ceł, uderzających zwłaszcza w BYD, Geely czy SAIC, Węgry zademonstrowały postawę zgodną z oczekiwaniami Pekinu, przez co nie spotkały się z działaniami odwetowymi. Chińskie embarga ani decyzje o anulowaniu projektów inwestycyjnych nie dotknęły Węgier, które pozostają czołowym odbiorcą chińskiego kapitału.

Węgry podjęły się otwartej współpracy z koncernem Huawei w zakresie budowy krajowej infrastruktury sieci 5G¹⁴. Chiński podmiot zapewnił dostawę urządzeń służących np. obsłudze kolejowego Terminalu East-West Gate (EWG) w Fényeslitk¹⁵. Implementacja przepisów unijnej Dyrektywy NIS2 nastąpiła bez uwzględnienia dodatkowych wytycznych zawartych w 5G Toolbox dotyczących pochodzenia dostawców spoza UE. Nie wprowadzono przepisów umożliwiających usunięcie infrastruktury należącej do podmiotu który nie spełnia wymagań bezpieczeństwa¹⁶.

2. Hiszpania – chiński przyczółek na Zachodzie

a. Bilans handlowy¹⁷

Relacje handlowe Chin i Hiszpanii mają silnie asymetryczny charakter. Pozycja handlowa Chin stale się umacnia od czasu pandemii Covid-19. Według danych Ministerio de Economía, Comercio y Empresa (Ministerstwo Gospodarki, Handlu i Biznesu) import towarów pochodzących z Chin w 2025 r. osiągnął rekordowy poziom i przekroczył wartość 50,25 mld euro, zaś uwzględniając Hong Kong łącznie 50,7 mld euro. Udział Chin w ogólnym imporcie (434,8 mld euro) wynosi obecnie ponad

12 Rhodium Group, Mercator Institute for China Studies, Chinese FDI in Europe: 2024 Update, maj 2025 r.

13 <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/eu-investigates-byds-hungary-plant-potential-unfair-chinese-subsidies-ft-reports-2025-03-20/>

14 <https://biznesalert.pl/wegry-chiny-huawei-5g-cyberbezpieczenstwo/#:~:text=W%C4%99gierski%20minister%20spraw%20zagranicznych%20Peter%20Szijjar-to%20og%C5%82osi%C5%82%C2,w%20dziedzinie%20cyfryzacji%2C%20a%20do%20roku%202050>

15 <https://www.chip.pl/2023/06/east-west-gate-terminal-kolejowy-wegry-5g-huawei>

16 <https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/pl-pl/noindex/ey-regulacje-nis2-i-5g-toolbox.pdf>

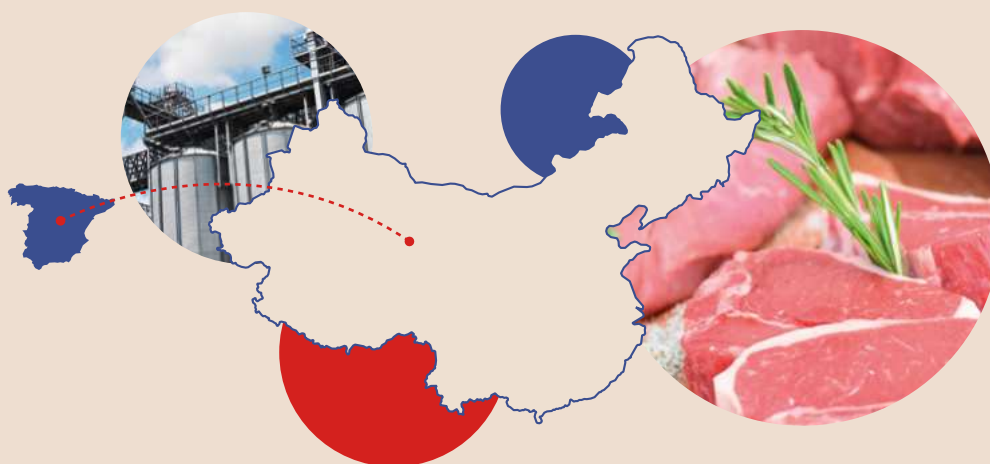
17 <https://datacomex.comercio.es/data>

11,6%. Import towarów z Chin dynamicznie wzrósł na przestrzeni lat 2020–2022 z 29,74 mld euro (odpowiadającego poziomowi sprzed pandemii) do poziomu 50,11 mld euro.

Hiszpański eksport do Chin cechuje się względną stabilnością. W 2025 r. osiągnął poziom 8,88 mld euro (w tym do Chin kontynentalnym – 7,97 mld euro), przez co rynek chiński odpowiada obecnie za niecałe 2,3 % ogólnej sprzedaży hiszpańskich towarów (387,8 mld euro). Dla porównania, w 2024 r. osiągnął poziom 8,39 mld euro (w tym do Chin kontynentalnych 7,46 mld euro) i nie osiąga rekordowych wyników lat 2020–2022 (odpowiednio: 8,92 mld euro, 9,51 mld euro oraz 8,93 mld euro).

Hiszpania w wymianie z Chinami osiągnęła ujemny bilans handlowy przekraczający –41,82 mld euro. Tymczasem, całkowity deficyt handlowy Hiszpanii w 2025 r. wyniósł –47 mld euro. Dla porównania, deficyt handlu chińsko-hiszpańskiego jeszcze w 2020 r. był niemal dwa razy mniejszy i wyniósł –20,82 mld euro.

Niezwykle istotną branżą hiszpańskiego eksportu do Chin jest wieprzowina, której wartość w 2024 r. wyceniono na 571 mln euro, oraz produkty mleczne o wartości 50 mln euro¹⁸.



b. Hiszpańskie inwestycje w Chinach

Skumulowana wartość hiszpańskich inwestycji bezpośrednich na terenie Chin w 2024 r. wyniosła ponad 4,76 mld euro. W Chinach działa ponad 600 hiszpańskich przedsiębiorstw, których działalność obejmuje sektory takie jak usługi finansowe, infrastruktura, technologie informacyjne, zaawansowane technologie przemysłowe i przemysł rolno-spożywczy. W chińskim Kunshan (prowincja Suzhou) znajduje się hiszpański park przemysłowy, w którym swoje zakłady produkcyjne ma wiele hiszpańskich firm założonych w Chinach, m.in. Mondragón Internacional zajmujący się automatyzacją produkcji, zakłady metalurgiczne Fagor Arrasate oraz zakłady motoryzacyjne spółki Gestamp¹⁹. Znaczna część hiszpańskich inwestycji powstała w ciągu ostatniej dekady – w efekcie 4% wszystkich skumulowanych inwestycji państw członkowskich UE na terenie Chin w okresie 2016–2023 pochodziła właśnie z Hiszpanii²⁰.

Według szacunków Fundacji Rady Hiszpańsko-Chińskiej, hiszpańskie nakłady inwestycyjne na obszarze Chin i Hong Kongu w 2025 r. przekroczyły poziom 6,11 mld euro, cechując się jednak znaczną tendencją spadkową. W 2025 r. nowe inwestycje osiągnęły bowiem wartość zaledwie 4 mln euro²¹.

Zyski netto hiszpańskich podmiotów w postaci dywidend wypłaconych z inwestycji zrealizowanych na terenie Chin w 2025 r. osiągnęły poziom 11,4 mln euro²².

18 <https://www.lamoncloa.gob.es/lang/en/presidente/news/paginas/2025/20250411-trip-to-china.aspx>

19 <https://comercio.gob.es/en-us/notasprensa/2024/paginas/viaje-oficial-republica-popular-china.aspx>

20 European Commission, EU-China FDI: recent trends and implications on EU exposure, Single Market Economics Briefs, 2024

21 <https://spain-china-foundation.org/relaciones-economicas-espana-china/>

22 <https://globalinvox.comercio.gob.es/#detalle>

SKUMULOWANA WARTOŚĆ HISZPAŃSKICH INWESTYCJI W CHINACH (2024–2025)

ROK	KATEGORIA	WARTOŚĆ (MLD €)
2024	Inwestycje	4,76
2025	Inwestycje	6,11

c. Chińskie inwestycje w Hiszpanii

Rzeczywiste rozmiary chińskich inwestycji bezpośrednich zrealizowanych na terenie Hiszpanii są trudne do jednoznacznej oceny z uwagi na rozbieżne oceny hiszpańskich organów publicznych. Według Banco de España, ich skumulowana wartość pod koniec 2024 r. wyniosła 8.254 mld euro²³, natomiast Ministerio de Economía, Comercio y Empresa (Ministerstwo Gospodarki, Handlu i Biznesu) wskazuje na znacznie wyższe liczby – ok. 13.443,53 mld euro w 2024 r. oraz 14.104,64 mld euro w 2025 r.²⁴. W komunikacie Ministerstwa dotyczącym wizyty premiera Pedro Sancheza w Pekinie w listopadzie 2024 r. wartość chińskich inwestycji bezpośrednich oszacowano na ponad 11 mld euro, co odpowiadałoby poprzednim wyliczeniom bez uwzględnienia Hongkongu²⁵.

Według danych opublikowanych przez Fundację Rady Hiszpańsko-Chińskiej, łączne nakłady inwestycyjne Chin na obszarze Hiszpanii wynoszą 11,798 mld euro, zaś tylko w 2025 r. wyniosły 643 mln euro²⁶.

Think-tank Rhodium Group szacuje natomiast łączne chińskie nakłady inwestycyjne w Hiszpanii na koniec 2024 r. na blisko 9,7 mld euro, zaś wartość ogłoszonych projektów znajdujących się na etapie realizacji na dalsze 4,2 mld euro²⁷.

Większość kluczowych inwestycji znajduje się dopiero w fazie planowania, dlatego wartości statystyczne nie odzwierciedlają pełnych rozmiarów chińskich przedsięwzięć. Udział chińskich inwestorów w ogólnym ujęciu zagranicznych inwestorów bezpośrednich w Hiszpanii jest wciąż niewielki i wynosi ok. 1,5 %.

Przez dłuższy czas relacje gospodarcze Chin i Hiszpanii skupiały się na handlu, zwłaszcza wzrastającej obecności chińskich towarów możliwej dzięki połączeniom oceanicznym. Do początku lat 20-tych XXI wieku Hiszpania nie była miejscem szczególnego zainteresowania inwestycyjnego ze strony Chin, a realizowane operacje finansowe służyły stymulacji importu. Przykładowo, COSCO Shipping Ports w 2017 r. nabył 51% udziałów w Noatum Ports za 203,49 mln euro. Transakcja objęła należące do Noatum Ports najważniejsze terminale kontenerowe Hiszpanii położone w Walencji (51%) i Bilbao (39,51%), a także terminale kolejowe w Madrycie i Saragossie²⁸.

Sytuacja zmieniła się po 2022 r. Hiszpania obok Węgier stała się miejscem największych chińskich inwestycji bezpośrednich typu Greenfield ostatnich lat. W odróżnieniu od projektów realizowanych nad Dunajem, nie są one związane tylko z motoryzacją, ale również z energią odnawialną. W 2022 r. spółka CTG (China Three Gorges Corporation) działając razem z funduszem inwestycyjnym Northleaf Capital Partners zrealizowała pierwszy projekt tego typu – inwestycję w farmy fotowoltaiczne warte ok. 1 mld euro (farma Mula położona pod Murcją).

Chiński koncern Hygreen Energy we wrześniu 2024 r. opublikował plany budowy zakładu produkcji elektrolizerów w Maladze, służącego do pozyskiwania niskoemisyjnego wodoru ze źródeł odnawialnych o wartości 2,2 mld euro²⁹. W tym samym czasie Envision zapowiedział budowę w Hiszpanii własnego zakładu produkującego elektrolizery wodoru. Wartość

23 <https://www.bde.es/webbe/en/estadisticas/compartido/datos/pdf/a1744be.pdf>

24 <https://globalinvex.comercio.gob.es/#detalle>

25 <https://comercio.gob.es/en-us/notasprensa/2024/paginas/viaje-oficial-republica-popular-china.aspx>

26 <https://spain-china-foundation.org/relaciones-economicas-espana-china/>

27 Rhodium Group, Mercator Institute for China Studies, Chinese FDI in Europe: 2024 Update, maj 2025 r.

28 https://elpais.com/economia/2017/06/12/actualidad/1497292001_740935.html

29 <https://www.reuters.com/sustainability/chinas-hygreen-energy-partners-invest-22-bln-spanish-green-hydrogen-projects-2024-09-03/>

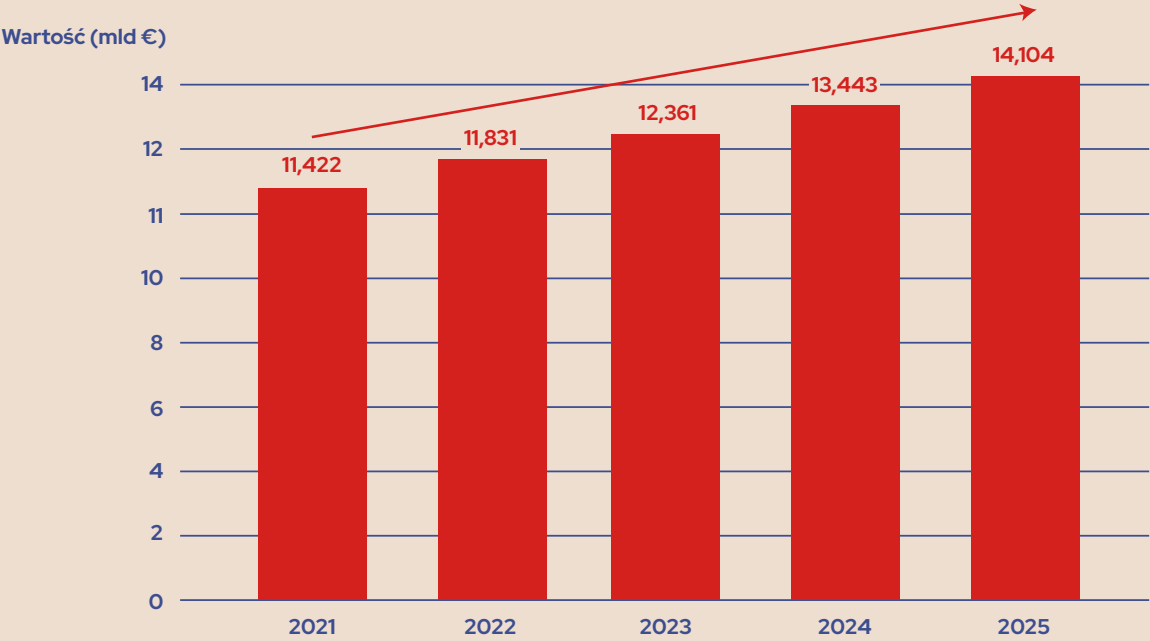
inwestycji jest szacowana na ok. 1 mld euro³⁰. Pomoc publiczna udzielona Envision przez Hiszpanię pokryła 27% wartości projektu³¹. Następnie w grudniu 2024 r. CATL oraz Stellantis ogłosili powstanie spółki joint venture w celu budowy fabryki akumulatorów litowo-żelazowo-fosforanowych (LFP) w Saragossie o wartości 4,1 mld euro. Inwestycja ma zostać sfinalizowana, a zakład rozpocząć produkcję już pod koniec 2026 r.³². Do tego dochodzi inwestycja typu Brownfield warta 270 mln euro – przejęcie fabryki Airbusa w Kadyksie w 2024 r. przez chińską grupę Zhenshi specjalizującą się w produkcji materiałów kompozytowych. Do 2026 r. Airbus stopniowo przekaże zakład, który zostanie przystosowany do produkcji łopat do turbin wiatrowych³³.

Chińskie zyski z inwestycji bezpośrednich w postaci dywidend wypłaconych z obszaru Hiszpanii w 2025 r. wyniosły 15,85 mln euro w porównaniu do 21,11 mln euro w 2024 r.³⁴.

ZESTAWIENIE CHIŃSKICH INWESTYCJI W HISZPANII (2024)

INWESTOR	LOKALIZACJA	RODZAJ INWESTYCJI	WARTOŚĆ	OPIS
Hygreen Energy	Malaga	Greenfield	2,2 mld €	Budowa zakładu produkcji elektrolizerów do wytwarzania niskoemisyjnego wodoru
Envision Group	Hiszpania	Greenfield	ok. 1 mld €	Budowa fabryki elektrolizerów wodoru (27% finansowane z pomocy publicznej)
CATL + Stellantis	Saragossa	Joint venture (Greenfield)	4,1 mld €	Fabryka baterii LFP (start produkcji: 2026)
Zhenshi Group	Kadyks	Brownfield	270 mln €	Przejęcie fabryki Airbus i przekształcenie jej do produkcji łopat turbin wiatrowych

CHIŃSKIE INWESTYCJE BEZPOŚREDNIE W HISZPANII W LATACH 2021–2025 (MLN EURO)



30 <https://www.envision-group.com/news-detail?id=66e05a837bdfae0a7fceb403&lang=en>

31 European Commission, EU-China FDI: recent trends and implications on EU exposure, Single Market Economics Briefs,2024

32 <https://www.catl.com/en/news/6328.html>

33 <https://www.investinspain.org/content/icex-invest/en/noticias-main/2024/zhenshi.html>

34 <https://globalinvox.comercio.gob.es/#detalle>

d. Interesowna przyjaźń przynosi efekty

Hiszpania w 2005 r. zawarła z Chinami porozumienie o wszechstronnym partnerstwie strategicznym³⁵, które utrzymywane jest do dziś. W przeciwieństwie do Węgier, Hiszpania pozostaje w mainstreamie europejskiej polityki oraz konsekwentnie demonstrowa swoją lojalność wobec polityki zagranicznej UE. Nie konfliktując się z Komisją Europejską ani nie pozycjonując kontaktów z Pekinem w roli strategicznego lewara wobec Brukseli, Hiszpania nie kwestionuje priorytetów określonych przez UE. Hiszpańskie władze w rozmowach prowadzonych z Pekinem, zwłaszcza w 2023 r., wielokrotnie poruszały choćby kwestię wojny na Ukrainie, apelując o aktywniejszy udział Chin w procesie pokojowym i zmianę przychylną neutralności względem Rosji.

Mimo przyjaznych relacji, Chiny dość długo zwlekały z podjęciem poważniejszych inwestycji, a większość z nich została ogłoszona dopiero w reakcji na działania hiszpańskiego rządu. Wielkie inwestycje związane z energetyką rozpoczęły się w 2022 r., ale nabrały tempa dopiero w 2024 r., gdy Hiszpania zagroziła przyłączeniem się do francuskiej koalicji państw członkowskich UE uderzającej w chiński import. Hiszpania z początku poparła ideę nałożenia przez UE ceł antysubsydyjnych wymierzonych w chiński przemysł motoryzacyjny, kierując się podobnymi pobudkami co Francja – walką z rosnącym ujemnym bilansem handlowym oraz sprowokowaniem Chin do wzmożenia inwestycji na terenie UE. Dzięki intensywnym zabiegom dyplomatycznym Chin – zwłaszcza wielomiliardowych inwestycji z zakresu energii odnawialnej obiecanych premierowi Pedro Sanchezowi na krótko przed głosowaniem, Hiszpania ostatecznie wstrzymała się od głosu³⁶. Mając jednak na uwadze mechanizm głosowania, stanowisko Madrytu w istocie stanowiło przyzwolenie na cła, choć wyrażone w mniej konfrontacyjny sposób niż bezpośredni głos „za” restrykcjami.

Zachowanie Hiszpanii wywołało niezadowolenie Chin, które jesienią 2024 r. uderzyły w hiszpański eksport wieprzowiny, ogłaszając własne cła antydumpingowe wymierzone w państwa członkowskie UE. Podczas spotkania z Xi Jinpingiem w Pekinie w kwietniu 2025 r. premier Hiszpanii Pedro Sanchez powiedział „chcemy więcej handlu i inwestycji z Chinami oraz otwartych relacji pomimo geopolitycznej rzeczywistości”³⁷. Sanchez zdołał zawrzeć bilateralną umowę z Chinami na mocy której eksport wieprzowiny nie tylko został utrzymany, ale nawet zwiększony (m.in. o podroby), a ogólny eksport rolny rozszerzony o wiśnie³⁸. Choć Hiszpania zdołała chwilowo załagodzić napięte relacje z Pekinem, cła na wieprzowinę zostały nieoczekiwanie przywrócone we wrześniu 2025 r.³⁹.

Decyzja Hiszpanii w sprawie ceł nie zakłóciła jednak ambitnych chińskich projektów inwestycyjnych. W pewnym sensie cła oraz wyczekująca postawa Madrytu w pełni odniosły zamierzony skutek – ogłoszone inwestycje nie tylko zostały utrzymane, ale także rozszerzone o sektor EV. Poza wspomnianą inwestycją CATL na terenie Saragossy ogłoszoną już po wejściu w życie ceł, w marcu 2025 r. koncern Stellantis przeniósł również produkcję pojazdów Leapmotor serii B (m.in. B10) z Polski do istniejącego już zakładu w Saragossie. Z kolei w dawnej fabryce Nissana w Barcelonie produkcję samochodów elektrycznych rozpoczął koncern Chery.

Na szczególną rolę Madrytu w polityce chińskiej wskazuje fakt, że Hiszpania podjęła się roli mediatora oraz gospodarza negocjacji handlowych prowadzonych we wrześniu 2025 r. między delegacjami USA i Chin⁴⁰. Hiszpania była również jedynym europejskim krajem otwarcie sprzeciwiającym się amerykańskiemu zaangażowaniu w wojnę przeciw Iranowi⁴¹ wiosną 2026 r. – jednemu z czołowych dostawców ropy naftowej Chin⁴². Mimo rażącego deficytu handlowego premier Pedro Sanchez odwiedzając Pekin w kwietniu 2026 r. zrezygnował z obecności delegacji biznesowej⁴³, a także poparł dalsze chińskie inwestycje na terenie UE oraz otwartość europejskich rynków na chińskie towary⁴⁴.

35 <https://www.lamoncloa.gob.es/lang/en/presidente/news/paginas/2025/20250411-trip-to-china.aspx>

36 Rhodium Group, Mercator Institute for China Studies, Chinese FDI in Europe: 2024 Update, maj 2025 r.

37 <https://www.reuters.com/world/europe/spain-defends-closer-trade-ties-with-china-after-us-warns-against-cutting-own-2025-04-09/>

38 <https://www.reuters.com/markets/commodities/china-expands-access-spanish-pork-trade-tensions-with-us-mount-2025-04-11/>

39 <https://www.reuters.com/world/china/chinas-retaliatory-tariffs-squeeze-eu-pork-producers-2025-09-10/>

40 https://www.exteriores.gob.es/en/Comunicacion/NotasPrensa/Paginas/2025_NOTAS_P/Espana-acoge-las-negociaciones-comerciales-entre-EEUU-y-China.aspx

41 <https://www.reuters.com/world/europe/spain-condemns-israeli-attacks-lebanon-reopens-tehran-embassy-2026-04-09/>

42 <https://www.reuters.com/business/energy/chinas-heavy-reliance-iranian-oil-imports-2026-03-21/>

43 <https://www.reuters.com/world/china/spanish-premier-sanchez-heads-fourth-china-visit-risks-annoying-trump-2026-04-12/>

44 <https://thediplomat.com/2026/04/move-over-hungary-spain-is-chinas-new-best-friend-in-the-eu/>

Hiszpania mimo wprowadzenia restrykcyjnej implementacji Dyrektywy NIS2, pozostaje otwarta na chińskich dostawców sprzętu telekomunikacyjnego (anten, nadajników) i elektronicznego. Hiszpańskie przepisy teoretycznie zawierają pewne ograniczenia obejmujące infrastrukturę 5G oraz sieć telekomunikacyjną wynikającą z zaleceń 5G Toolbox. Dokonują oceny ryzyka dostawców i produktów ale sprowadzają się przede wszystkim do dywersyfikacji komponentów oraz umożliwiają wykluczenie konkretnych dostawców ze strategicznych obszarów geograficznych, uzasadnionych interesem publicznym⁴⁵.

Przykładowo chiński dostawca Huawei w praktyce jest dopuszczony do obsługi cyfrowej kluczowych z perspektywy bezpieczeństwa obszarów. W lecie 2025 r. hiszpańskie władze podpisały z chińskim koncernem przetarg wart 12,3 mln euro na dostawę systemu operacyjnego do przechowywania podsłuchów sądowych stosowany przez policję i służby specjalne. Umowa została utrzymana w mocy mimo silnej krytyki ze strony Parlamentu Europejskiego⁴⁶. W konsekwencji, Hiszpania jest dziś określana mianem najbliższego sprzymierzeńca Chin na terenie Unii Europejskiej⁴⁷.

3. Grecja – relacje w cieniu Pireusu

a. Bilans handlowy⁴⁸

Relacje gospodarcze Grecji i Chin są wysoce asymetryczne i charakteryzują się znacznym ujemnym bilansem handlowym po stronie greckiej. Struktura relacji handlowych obu państw i ich anomalie wynikają z roli jaką pełni Grecja w strategii europejskiego handlu Chin. Przeważający import jest zasługą kluczowej chińskiej inwestycji w regionie – portu w Pireusie. Pireus jest – obok Rotterdamu czy Hamburga – jedną z morskich „bram do Europy”, przyczółkiem importu chińskich towarów do państw członkowskich Unii Europejskiej. Właścicielem portu w Pireusie jest chiński państwowy koncern COSCO, będący od 2008 r. dzierżawcą, zaś od 2016 r. jego większościowym udziałowcem (51% udziałów)⁴⁹. W 2021 r. grecki rząd zbył na rzecz COSCO dalsze 16% udziałów.

Wartość greckiego eksportu do Chin w 2025 r. wyniosła 667,67 mln euro (785 mld dolarów) i tym samym znacząco wzrosła względem 2024 r. gdy osiągała wartość 415 mln euro⁵⁰. Rynek chiński odpowiada obecnie za zaledwie ok. 1,37 % całkowitej wartości greckiego eksportu (48,6 mld euro).

Wartość chińskiego importu w 2025 r. wyniosła 6,485 mld euro. Wykazuje on stopniową tendencję spadkową od czasu rekordowego wyniku z 2022 r. (7,908 mld euro), a także względem 2024 r. (6,944 mld euro). Całkowita wartość greckiego importu w 2025 r. wyniosła 82,115 mld euro. Udział Chin w greckim imporcie wyniósł 7,9 %, plasując się na trzecim miejscu po Niemczech i Włoszech.

Tym samym bilans handlowy w 2025 r. zakończył się wynikiem około -5,82 mld euro na niekorzyść Grecji. Jest to zarazem pewna poprawa względem 2024 r. gdy ujemny bilans wyniósł -6,53 mld euro.

Chiny odgrywają kluczową rolę dla greckiej żeglugi transportowej. Od 2008 r. greckie firmy żeglugowe chętnie korzystają z chińskich pożyczek, a wartość zamówień złożonych w chińskich stocznich szacuje się na ok. 42,5 mld euro (50 mld dolarów)⁵¹. Szacuje się, że ponad 35% statków morskich używanych przez Grecję pochodzi z Chin, a biorąc pod uwagę zamówione jednostki – aż 65%⁵².

45 <https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/pl-pl/noindex/ey-regulacje-nis2-i-5g-toolbox.pdf>

46 <https://www.politico.eu/article/spain-is-handing-crown-jewels-to-huawei-lawmakers-warn/>

47 <https://thediplomat.com/2026/04/move-over-hungary-spain-is-chinas-new-best-friend-in-the-eu/>

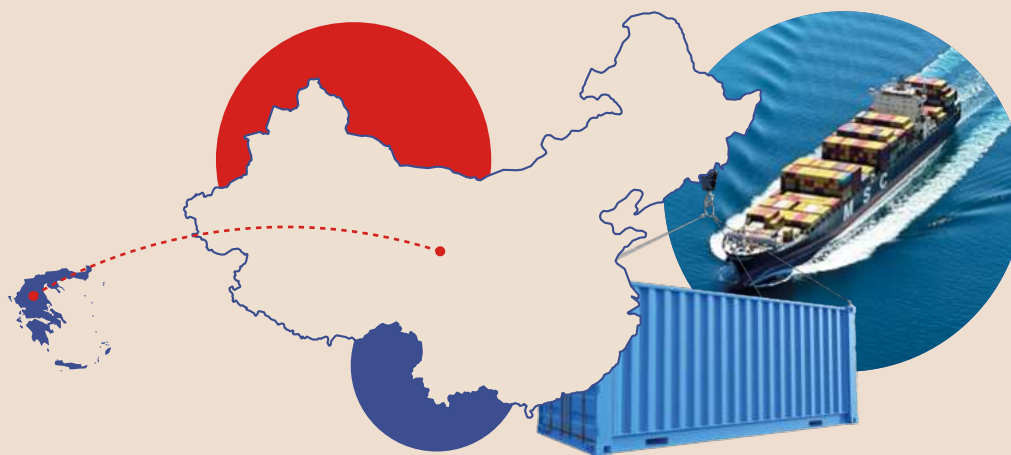
48 <https://www.enterprisegreece.gov.gr/en/greece-today/trade/>

49 <https://www.reuters.com/article/greece-privatisation-port-idUSL8N1AR252/>

50 <https://www.ceicdata.com/en/indicator/greece/total-exports-to-china>

51 <https://www.ekathimerini.com/economy/1204510/china-and-greece-sign-shipping-finance-deal/>

52 <https://greekreporter.com/2025/04/23/greece-exposed-trump-tariffs-chinese-built-ships/>



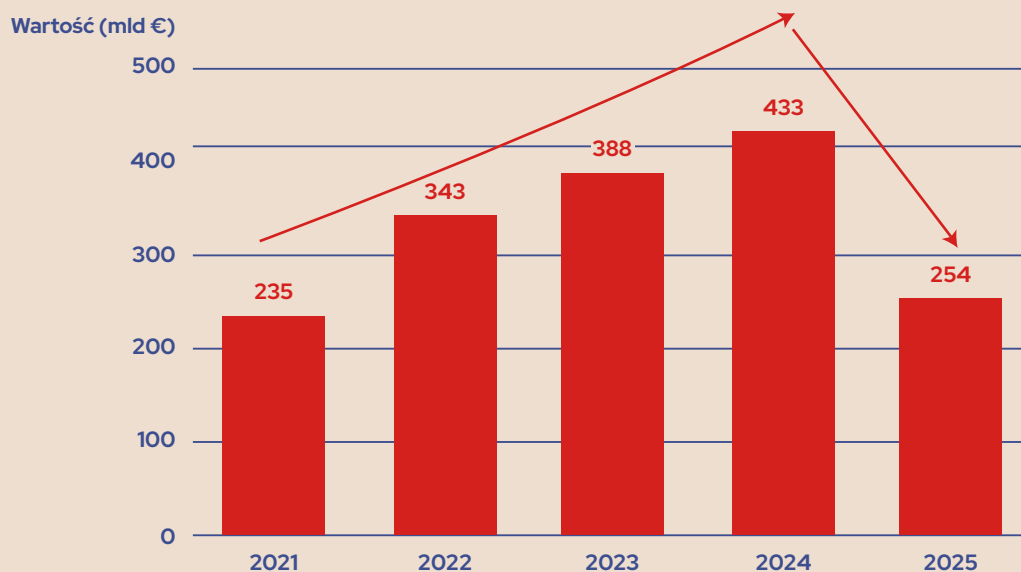
b. Chińskie inwestycje w Grecji

Skumulowana wartość chińskich inwestycji bezpośrednich w Grecji na koniec 2024 r. wyniosła 3,38 mld euro, wzrastając z poziomu 1,65 mld euro w 2021 r. Stanowią tym samym ok 5% wszystkich zagranicznych inwestycji zrealizowanych w Grecji (69,246 mld euro), plasując Chiny jako szóstego największego inwestora zagranicznego (Cypr, Luksemburg, Szwajcaria, Niemcy i Holandia), a zarazem największego nieeuropejskiego inwestora⁵³.

Grecja usilnie zabiega o chińskie inwestycje. Dopiero w czerwcu 2025 r. jako jedno z ostatnich państw członkowskich UE Grecja wprowadziła ustawowy mechanizm kontroli zagranicznych inwestycji bezpośrednich⁵⁴. Nie wprowadzono przepisów przejściowych wobec już realizowanych projektów. Liberalne podejście Aten wynika z priorytetów znajdującego się w złej kondycji budżetu państwa, chcącego przyciągnąć możliwie dużą liczbę zagranicznych inwestorów.

Chińskie inwestycje w Grecji stale wzrastały w latach 2021-2024, co obrazują przepływy finansowe: 235 mln euro, 343 mln euro, 388 mln euro oraz 433 mln euro. Szacunki za 2025 r. wskazują jednak na drastyczny spadek do poziomu zaledwie 254 mln euro⁵⁵.

**CHIŃSKIE INWESTYCJE BEZPOŚREDNIE W GRECJI W LATACH
2021-2025 (MLN EURO)**



53 <https://www.bankofgreece.gr/en/statistics/external-sector/direct-investment/direct-investment---stocks>

54 <https://www.whitecase.com/insight-alert/newly-adopted-greek-fdi-regime>

55 <https://www.bankofgreece.gr/en/statistics/external-sector/direct-investment/direct-investment---flows>

Poza wspomnianą strategiczną infrastrukturą morską, Chiny są aktywne w sektorze energetycznym, zwłaszcza energii odnawialnej. Liderem sektora fotowoltaicznego w Grecji pozostaje JinkoSolar. W 2021 r. spółka uzyskała ponad 70% udział w rynku sprzedaży paneli fotowoltaicznych, koncentrując się na odbiorcach przemysłowych⁵⁶.

Nie są to jednak wartości porównywalne z czołowymi odbiorcami chińskich inwestycji bezpośrednich, takimi jak Hiszpania i Węgry. Grecja nie odnosi tak spektakularnych sukcesów, ani – co istotne z perspektywy Aten – w przeciwieństwie do sąsiedniej Turcji nie jest miejscem realizacji wielkich inwestycji motoryzacyjnych⁵⁷.

c. Greckie inwestycje w Chinach

Greckie firmy nie podejmują inwestycji bezpośrednich na terenie Chin. Obecność skumulowana greckiego kapitału w Chinach jest znikoma, oceniana w 2024 r. na zaledwie 5 mln euro, z czego 4 mln przypadają na Hong Kong. Grecja nie prowadzi żadnych nowych inwestycji na terenie Chin kontynentalnych od 2019 r. oraz Hong Kongu od 2023 r.⁵⁸. Niewielkie zyski nie są publikowane przez Bank Grecji⁵⁹.

RELACJE GRECJA-CHINY: GŁÓWNE OBSZARY I CHARAKTERYSTYKA

OBSZAR RELACJI	CHARAKTERYSTYKA
Inicjatywy międzynarodowe	Udział w Inicjatywa Pasa i Szlaku (od 2017), udział w format 17+1 (od 2019)
Handel	Niewielkie korzyści dla Grecji
Inwestycje	Znacznie niższe niż w innych krajach UE
Port w Pireusie	Główne źródło dochodów (cła, podatki)
Polityka UE	Wstrzymanie się od głosu ws. ceł (2024)
Technologia (5G)	Ograniczanie udziału Huawei
Współpraca miękka	Kultura, sport, turystyka

56 <https://www.jinkosolar.com/en/site/newsdetail/1581>
57 <https://www.dailysabah.com/turkiye/byd-factory-sparks-chinatown-vision-in-western-turkiyes-manisa/news>
58 <https://www.bankofgreece.gr/en/statistics/external-sector/direct-investment/direct-investment---flows>
59 <https://www.bankofgreece.gr/en/statistics/external-sector/direct-investment/direct-investment---stocks>

d. Jednostronne partnerstwo

Całokształt relacji grecko-chińskich ma dość jednostronny charakter, wyraźnie faworyzujący ekonomicznie stronę chińską. Grecja partycypuje w chińskich porozumieniach zbiorowych. Od 2017 r. jest członkiem inicjatywy Pasa i Szlaku⁶⁰. Od 2019 r. uczestniczy w chińskim projekcie 17 + 1, przystępując do programu jako ostatnie państwo przed wystąpieniem Państw Bałtyckich i wygaszeniem działalności grupy (obecnie 14 + 1)⁶¹. Podejmowana jest również współpraca o charakterze kulturalnym, sportowym czy turystycznym.

Mimo to Ateny nie czerpią istotnych profitów ze wzajemnej wymiany handlowej (poza cłami i podatkami pobieranymi dzięki wysokim obrotom portu w Pireusie), jak również nie doświadczają tak znaczących inwestycji jak Węgry czy Hiszpania. Pewne rozczarowanie stanowiskiem Pekinu jest powodem dlaczego jesienią 2024 r. Grecja wstrzymała się od głosu w sprawie wymierzonych w Chiny cel antysubsydyjnych, pośrednio przyczyniając się do ich przyjęcia przez Wspólnotę.

Grecja przyjmuje zniuansowane stanowisko w sprawie udziału chińskich gigantów cyfrowych w tworzeniu krajowej infrastruktury telekomunikacyjnej. Implementując unijną Dyrektywę NIS2 przyjęto w teorii silnie liberalne podejście, pozbawione kryterium ocen ryzyka związanego z państwem pochodzenia dostawcy, wynikającego z wytycznych 5G Toolbox⁶². W praktyce greckie władze wywierają nieformalny nacisk na krajowych dostawców telekomunikacyjnych by wybierali europejskich dostawców komponentów sieci – zwłaszcza Nokia i Ericsson. W konsekwencji udział Huawei w greckiej infrastrukturze 5G jest obecnie znikomy.

60 https://www.idcpc.gov.cn/english2023/ttxw/ttpt/202306/t20230629_152468.html

61 <https://www.eliamap.gr/wp-content/uploads/2020/11/Tzogopoulos-45-final.pdf>

62 <https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/pl-pl/noindex/ey-regulacje-nis2-i-5g-toolbox.pdf>

IV. POLITYKA BALANSOWANIA: PARTNERSTWO, KONKURENCJA, RYWALIZACJA

1. Niemcy – partner, inwestor, czy konkurent?

a. Bilans handlowy

Niemcy od lat zajmują pozycję największego partnera handlowego Chin na terenie całej Unii Europejskiej. Jednocześnie, w skali globalnej Chiny są obecnie największym partnerem handlowym Niemiec, wyprzedzając USA⁶³. Łączny handlowy obrót obu państw w 2025 r. wyniósł 258,36 mld euro, z czego Chiny kontynentalne odpowiadały za 251,80 mld euro.

Mimo niekorzystnego bilansu handlowego, który wzrasta w szybkim tempie (w 2025 r. wyniósł aż -84,69 mld euro względem -61,74 mld euro w 2024 r.), Niemcy pozostają niekwestionowanym największym eksporterem europejskich towarów do Państwa Środka. W 2025 r. do Chin trafiły niemieckie towary o łącznej wartości przekraczającej 86,83 mld euro. Jest to zarazem wyraźny spadek względem 2024 r. gdy niemiecki eksport osiągnął wynik 95,65 mld euro, odpowiadając przy tym za ponad 30% całego unijnego eksportu. Chiński rynek jest zarazem miejscem zbytu ponad 5,5 % całkowitego niemieckiego eksportu. Mimo kolejnych ceł nakładanych przez UE, import z Chin osiągnął w 2025 r. imponujący wynik 171,52 mld euro

63 https://www.destatis.de/EN/Press/2026/02/PE26_056_51.html

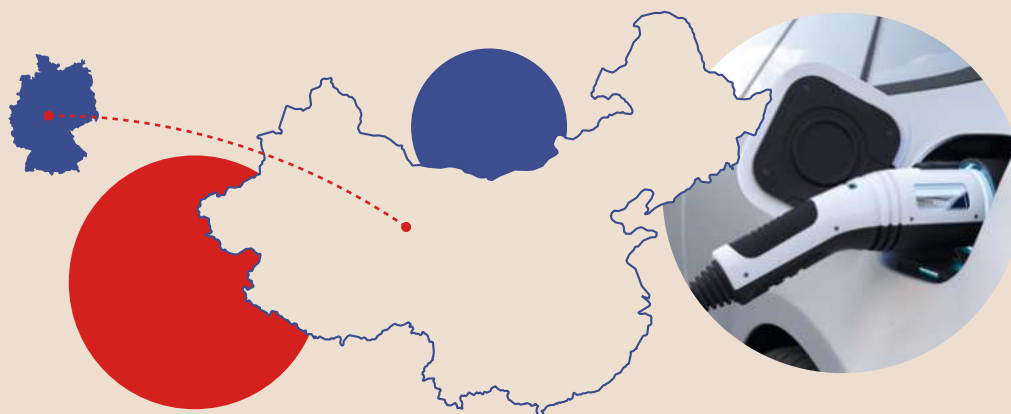
(157,39 mld euro w 2024 r.), a towary pochodzące z Chin odpowiadają za 12,6 % całkowitego niemieckiego importu⁶⁴.

Chińsko-niemieckie obroty handlowe cechują odmienne trendy. Szczyt wymiany został osiągnięty w 2022 r. gdy niemiecki eksport osiągnął rekordowy poziom 106,67 mld euro, zaś import z Chin – aż 192,85 mld euro. O ile jednak napływ chińskich towarów w latach 2023–2024 ustabilizował się na poziomie ok. 156 mld euro, wyższym niż wynik z 2021 r. (142,9 mld euro), a obecnie stale wzrasta przekraczając pułap 170 mld euro, o tyle niemiecki eksport nie powrócił do dawnego poziomu (103,56 mld euro w 2021 r.)⁶⁵ zaś dziś znacząco spadł (poniżej 90 mld euro).

Chiny stanowią kluczowy rynek zbytu niemieckiego przemysłu motoryzacyjnego. Rynek chiński jest bowiem trzecim największym odbiorcą (po USA i UK) globalnej sprzedaży niemieckich koncernów motoryzacyjnych⁶⁶. Niemiecka motoryzacja w Chinach przechodzi obecnie jednak poważny kryzys. W 2022 r. osiągnęła rekordowy wynik sprzedaży pojazdów oraz podzespołów o łącznej wartości ok. 30 mld euro. Jeszcze w 2023 r. sprzedano do Chin 216 299 samochodów o wartości 15,1 mld euro oraz części eksploatacyjne o dalszej wartości 11,2 mld euro (łącznie – 26,3 mld euro). W 2024 r. wyniki eksportowe niemieckiego sektora motoryzacyjnego odnotowały zauważalny spadek do poziomu 21 mld euro, zaś w 2025 r. spadły aż o jedną trzecią, aby osiągnąć zaledwie 14 mld euro⁶⁷. Szczególnie zauważalny jest spadek sprzedaży nowych pojazdów, który spadł do zaledwie 5,17 mld euro – najniższego wyniku od 2009 r. Wyniki sprzedaży przełożyły się na falę zwolnień w niemieckich fabrykach, które od marca 2024 r. do sierpnia 2025 r. pozbyły się nawet 7% składu osobowego załóg. Zjawisko to zyskało nawet w niemieckich kręgach przemysłowych przydomek "chińskiego szoku"⁶⁸.

Handel Niemiec z Chinami jest wysoce skonteneryzowany (import: 99,9%, eksport: 99,2%). Kluczową rolę w wymianie handlowej z Chinami odgrywa port w Hamburgu, którego udział można oszacować na blisko 40%. Chiny są obecnie największym partnerem handlowym portu w Hamburgu pod względem tonażu oraz obrotu towarów. W 2021 r. port w Hamburgu w ramach bezpośrednim handlu z Chinami (import oraz eksport) przeładował łącznie 2,561 mln TEU. Odpowiada to 29,4 % całkowitego przeładunku kontenerów w porcie w Hamburgu w 2021 r., zaś na przestrzeni lat stanowi on około jednej trzeciej całkowitego obrotu portu. Hamburg stanowi także bardzo ważny punkt logistyczny dla chińskiego handlu w Europie. Około 20% towarów przybywających z Chin jest tu przeładowywanych do dalszego transportu do miejsca docelowego. W 2022 r. port w Hamburgu posiadał 15 regularnych połączeń z Chinami, których podróż trwa od 18 do 35 dni⁶⁹.

Zarazem, coraz śmielsze kroki na terenie Niemiec stawia chińska motoryzacja w zakresie pojazdów elektrycznych. W 2023 r. import chińskich samochodów osiągnął wartość 4 mld euro, zaś części zamiennych – 2,8 mld euro⁷⁰, wyraźnie rosnąc w kolejnych latach.



64 Ranking of Germany's trading partners in foreign trade, Statistisches Bundesamt (Destatis), 2026

65 <https://www-genesis.destatis.de/datenbank/online/statistic/51000/details>

66 https://www.vda.de/en/press/press-releases/2024/240703_PM_Key_Pints_Paper_anti-subsidy_investigation

67 <https://www.reuters.com/world/china/german-car-exports-china-plunge-by-third-2025-says-economic-institute-2026-02-24/>

68 <https://rhg.com/research/germanys-china-shock-revisited/>

69 <https://www.hafen-hamburg.de/en/destinations/china/>

70 https://www.vda.de/en/press/press-releases/2024/240703_PM_Key_Pints_Paper_anti-subsidy_investigation

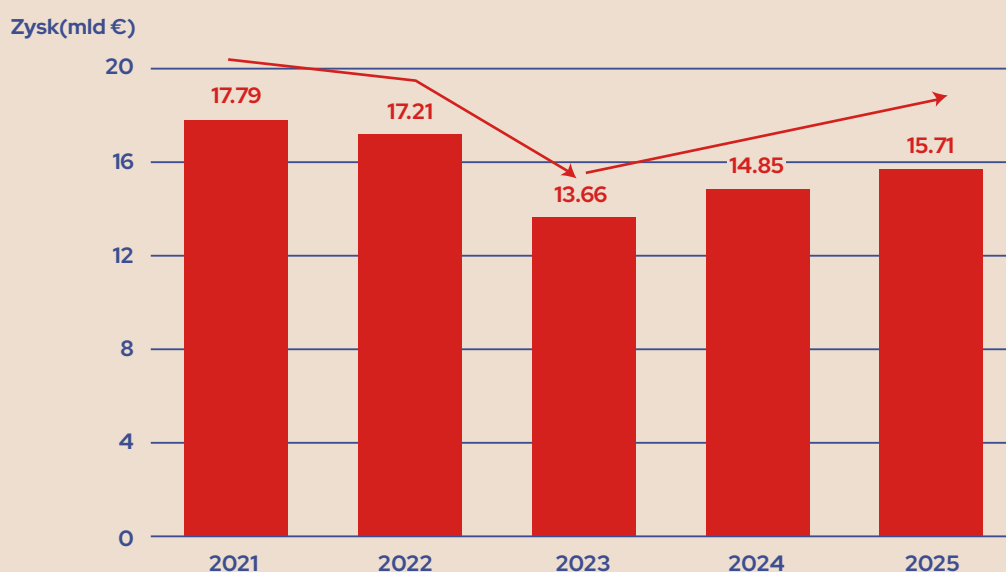
b. Niemieckie inwestycje w Chinach⁷¹

Niemcy są bez wątpienia największym europejskim inwestorem na terenie Chin. Łączna wartość niemieckich inwestycji bezpośrednich w Chinach osiągnęła w 2025 r. poziom 103,7 mld euro, zaś ich skumulowana wartość netto po odliczeniu zobowiązań wyniosła 82,47 mld euro.

W ostatnich latach, mimo zawirowań związanych z pandemią COVID-19 czy wojną na Ukrainie, niemieckie inwestycje na terenie Chin gwałtownie rosną. Tylko w ciągu ostatnich 5 lat do Chin trafiło ponad 23 mld euro – odpowiednio w 2021 r. zainwestowano niemal 7,07 mld euro, w 2022 r. – 5,8 mld euro, w 2023 r. dalsze 1,73 mld euro, w 2024 r. – 2,3 mld euro, zaś w 2025 r. – aż 6,23 mld euro. Niemcy są dzięki temu motorem napędowym unijnych inwestycji na obszarze Chin. W okresie 2022–2024 niemieckie inwestycje stanowiły średnio 65% całkowitych inwestycji bezpośrednich UE w Chinach. W 2022 r. w Chinach działało 2468 niemieckich przedsiębiorstw zatrudniających 685 tys. pracowników, zaś ich łączny obrót przekroczył 331 mld euro.

Znaczne nakłady inwestycyjne przekładają się na ogromne zyski niemieckich przedsiębiorstw. Według danych Deutsche Bundesbanku, skumulowany zysk pochodzący z inwestycji bezpośrednich w Chinach w latach 2021–2025 wyniósł aż 79,23 mld euro. Osiągnął on w 2021 r. odpowiednio 17,79 mld euro, w 2022 r. – 17,21 mld euro, w 2023 r. – 13,66 mld euro, w 2024 r. – 14,85 mld euro, zaś w 2025 r. – dalsze 15,71 mld euro. Kwoty te obejmują wyłącznie wypłacone dywidendy oraz dochody z tytułu wierzytelności (odsetki).

ZYSKI NIEMIECKICH PRZEDSIĘBIORSTW Z INWESTYCJI W CHINACH W LATACH 2021–2025



Za znaczną część niemieckich, a nawet europejskich inwestycji bezpośrednich odpowiada wąskie grono największych niemieckich koncernów. Wśród obecnych na 2025 China Development Forum in Beijing dziesięciu prezesów największych europejskich inwestorów w Chinach, siedmiu reprezentowało niemieckie przedsiębiorstwa⁷². W 2022 r. i 2024 r. spośród pięciu największych europejskich inwestorów, niemieckie koncerny stanowiły trzy, zaś w 2023 r. – wszystkie pięć. Za każdym razem znajdowały się wśród nich takie koncerny jak BMW i Volkswagen, a także gigant branży chemicznej – BASF⁷³. Koncerny motoryzacyjne odpowiadają bowiem nie tylko za lwią część niemieckich inwestycji, ale również za niemal połowę wszystkich nowych europejskich inwestycji w Chinach od 2022 r. Zarazem, BASF zdecydował się w ostatnich latach na podwojenie swojej obecności w Chinach poprzez zainwestowanie ponad 10 mld euro w budowę zakładów

71 Deutsche Bundesbank, Country Portrait: China <https://www.bundesbank.de/en/statistics/external-sector/balance-of-payments>

72 M. J. Zenglein, M. Huotari, Caught in transition: Germany's dilemma over strategic recalibration with China, Mercator Institute for China Studies, Heinrich Foundation, maj 2025 r.

73 Rhodium Group, Don't Stop Believin': The Inexorable Rise of German FDI in China, 31.10.2024 r.

w portowym Zhanjiang położonym w południowych Chinach, produkujących chemikalia na potrzeby przemysłu motoryzacyjnego. Niemieckie koncerny motoryzacyjne stale pogłębiają swoją obecność w Chinach. BMW i Volkswagen zwiększyły swoje udziały w spółkach joint venture odpowiednio z Brilliance Auto oraz z JAC Motor z 50% do 75%. Warto odnotować, że – w przeciwieństwie do międzynarodowej konkurencji – sprawnie modernizują swoją infrastrukturę produkcyjną z montażu pojazdów spalinowych na rzecz masowej produkcji pojazdów elektrycznych⁷⁴.

c. Chińskie inwestycje w Niemczech

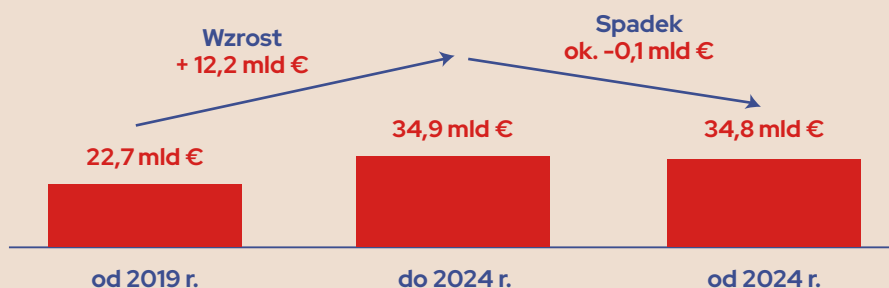
Symetrycznie, największym odbiorcą chińskich inwestycji w Europie wciąż pozostają właśnie Niemcy. Skumulowane chińskie inwestycje w Niemczech w 2019 r. szacowano na 22,7 mld euro, zaś do końca 2024 r. miały wzrosnąć do poziomu 34,9 mld euro⁷⁵. Znaczne nakłady inwestycyjne ostatnich 6 lat (ponad 11 mld euro) odnotowały w 2024 r. spadek, gdy łączna wartość inwestycji zmalała o blisko 100 mln euro⁷⁶.

Do istotnych inwestycji o znaczeniu strategicznym ostatnich lat należy zaliczyć zakup przez chiński publiczny koncern COSCO w latach 2022–2023 24,99% udziałów w terminalu kontenerowym Tollerort w porcie w Hamburgu, sklasyfikowanym przez agencję bezpieczeństwa cybernetycznego BSI jako niemiecka infrastruktura krytyczna. Decyzja o udzieleniu zgody na transakcję została przevorsowana przez kanclerza Olafa Scholza mimo silnego sprzeciwu koalicjantów – FDP i Zielonych, lecz zakończyła się zmniejszeniem pierwotnego rozmiaru transakcji z poziomu 35%⁷⁷.

Niemcy są również obszarem ograniczonych chińskich inwestycji z sektora EV. Niemcy, podobnie jak Francja, intensywnie zabiegają o tego rodzaju inwestycje jako szansę na reindustrializację kraju zgodną z wymogami Europejskiego Zielonego Ładu. W efekcie, w latach 2023–2025 r. w niemieckiej Getyndze ulokowano fabrykę akumulatorów do pojazdów elektrycznych koncernu Gotion, dostawcy i partnera Volkswagena oraz BASF, wykorzystując dawną fabrykę spółki Bosch. Transakcja warta 1,23 mld euro stanowiła równowartość 8% wszystkich chińskich BIZ na terenie Europy w 2024 r.⁷⁸. W marcu 2025 r. koncern BYD rozważał Niemcy jako potencjalną lokalizację trzeciej (po Węgrzech i Turcji) europejskiej fabryki swoich pojazdów⁷⁹.

Mimo tego, nie wszystkie ogłoszone inwestycje zostały sfinalizowane. Przykładowo, pod koniec 2024 r. spółka Svolt Energy potwierdziła anulowanie budowy dwóch fabryk akumulatorów w Niemczech o łącznej wartości około 4,2 mld euro⁸⁰. Nie należy tego jednak upatrywać w kategoriach odwetu Chin za politykę celną UE, do której Niemcy konsekwentnie i przebiegle nie przyłożyły ręki, wstrzymując się od głosu w sprawie ceł antydumpingowych. Chiny coraz częściej wycofują się z części projektów z przyczyn czysto komercyjnych. Niemcy nie wytrzymują konkurencji ze strony atrakcyjniejszych, tańszych lokacji takich jak kraje śródziemnomorskie czy Europa Środkowo-Wschodnia.

SKUMULOWANE CHIŃSKIE INWESTYCJE W NIEMCZECH



74 Rhodium Group, Don't Stop Believin': The Inexorable Rise of German FDI in China, 31.10.2024 r.

75 Rhodium Group, Mercator Institute for China Studies, Chinese FDI in Europe: 2024 Update, maj 2025 r.

76 Country Portrait: China <https://www.bundesbank.de/en/statistics/external-sector/balance-of-payments>

77 <https://www.dw.com/en/germany-inks-deal-with-chinas-cosco-on-hamburg-port/a-65586131>

78 Rhodium Group, Mercator Institute for China Studies, Chinese FDI in Europe: 2024 Update, maj 2025 r.

79 <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/byd-considers-germany-third-plant-europe-2025-03-17/>

80 Rhodium Group, Mercator Institute for China Studies, Chinese FDI in Europe: 2024 Update, maj 2025 r.

d. Relacje gospodarcze odzwierciedleniem nastrojów wielkich inwestorów

Niemiecka polityka względem Chin jest w dużej mierze kształtowana przez wielkie ośrodki przemysłowe i inwestycyjne, zaś zachowanie niemieckich koncernów odzwierciedla stan relacji politycznych między Berlinem a Pekinem. Podczas gdy Stany Zjednoczone uznały ograniczenie powiązań z Chinami za priorytet, Niemcy nadal faktycznie stawiają na intensyfikację wzajemnych inwestycji oraz maksymalizację zysków.

O ile oficjalna niemiecka strategia wobec Chin, przedstawiona w 2023 r. przez ówczesnego kanclerza Niemiec Olafa Scholza zawarła unijną formułę „partner, konkurent, systemowy rywal” oraz kładła nacisk na konieczność zmniejszenia ryzyka w ramach szerszej unijnej polityki de-riskingu, o tyle w istocie nie zamierzała zrywać z dotychczasową praktyką biznesową. Dobrze podsumowuje to zdanie: „Systemowa rywalizacja z Chinami nie oznacza, że nie możemy współpracować (...) współpraca jest fundamentalnym elementem strategii rządu federalnego Niemiec wobec Chin.” W konsekwencji, rząd powstrzymał się od sformułowania konkretnych wytycznych, a sposób realizacji strategii de-riskingu został faktycznie pozostawiony koncernom. Niemieccy giganci spotykają się przez to ze zdecydowanie mniejszą presją polityczną na dywersyfikację chińskich inwestycji niż firmy amerykańskie czy japońskie.

Sytuacja ta nie uległa znaczącej zmianie po sformowaniu nowej koalicji rządzącej CDU – SPD. Rząd kanclerza Friedricha Merza przyjął jeszcze bardziej pragmatyczne podejście niż rząd Olafa Scholza. W umowie koalicyjnej zobowiązano się do rewizji niemieckiej strategii wobec Chin „zgodnie z zasadą de-riskingu”, lecz nie zawarto sformułowania „partner, konkurent, systemowy rywal”. Wskazano, że Chiny „wysunęły na pierwszy plan elementy systemowej rywalizacji”, ale jednocześnie podkreślono, że „wielkie globalne problemy można rozwiązać tylko we współpracy z chińskim rządem”⁸¹.

Niemieckie koncerny przez lata prowadziły de facto autonomiczną politykę inwestycyjną, która nie wymagała równie aktywnego wsparcia dyplomatycznego ze strony władz co mniejsze podmioty z innych państw członkowskich UE. W konsekwencji, niemiecki przemysł od początku otwarcie kontestował pierwotne założenia unijnej polityki de-riskingu. Niemiecka Izba Handlowa w Chinach publicznie kwestionuje wartość i wykonalność de-riskingu, przyjmując jej własną interpretację zawierającą się w hasle *in China, for China*. Zmniejszenie ryzyka ma w tym wypadku polegać na reorganizacji łańcucha dostaw poprzez oparcie go o lokalnych dostawców, tak by uniezależnić produkcję od globalnych wstrząsów oraz kryzysów międzynarodowych. Nadto, zwiększenie inwestycji oraz bliska kooperacja z podmiotami chińskimi ma na celu pośrednio symetrycznie uzależnić Chiny od obecności niemieckich koncernów. W konsekwencji, blisko 90% niemieckich przedsiębiorstw obecnych w Chinach, ankietowanych na przełomie lat 2023–2024, wskazało zamiar utrzymania dotychczasowej działalności, a ponad połowa – jej dalszego pogłębienia i nowych inwestycji⁸².

Sytuacja uległa drastycznej zmianie w latach 2025–2026, gdy „chiński szok” wiążący się z drastycznym spadkiem niemieckiego eksportu do Chin, zwłaszcza w zakresie motoryzacji, a także rosnąca silna konkurencja ze strony chińskich podmiotów wspieranych przez Pekin podważyły niezachwianą dotąd pozycję niemieckich koncernów. Spadek sprzedaży uderzył nie tylko w zyski gigantów takich jak Volkswagen (spółki joint-venture zmniejszyły zyski o ponad 60 % na przestrzeni lat 2022–2025) czy BASF, ale poważnie zachwiało niemieckim rynkiem pracy. Wyrazem zmiany w dotychczasowym podejściu niemieckich władz była wizyta Friedricha Merza w Chinach w lutym 2026 r. Kanclerzowi towarzyszyła liczna delegacja biznesowa złożona z przedstawicieli 30 niemieckich przedsiębiorstw, w tym Bosch, Siemens, Mercedes-Benz czy Airbus, biorąca udział w obradach Chińsko-Niemieckiego Komitetu Doradczego ds. Gospodarczych, zaś wizyta zakończyła się zawarciem kilku strategicznych porozumień⁸³. Dla porównania, jeszcze w 2022 r. oraz w 2024 r. z kanclerzem Olafem Scholzem do Pekinu przybywały delegacje ograniczone do 12 przedsiębiorstw⁸⁴, których negocjacje ze stroną chińską i ich wyniki odbywały się za zamkniętymi drzwiami bez udziału polityków⁸⁵. Tym samym trudna sytuacja gospodarcza wielkich koncernów wymusiła na niemieckich władzach większe bezpośrednie zaangażowanie na rzecz biznesu czynników politycznych, charakterystyczne dotąd raczej dla Francji niż Niemiec.

81 Claudia Wessling, Germany's China policy under Merz: A rocky road towards risk-aware pragmatism, MERICS, 16.05.2025 r.

82 M. J. Zenglein, M. Huotari, Caught in transition: Germany's dilemma over strategic recalibration with China, Mercator Institute for China Studies, Hinrich Foundation, maj 2025 r.

83 <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/analyses/2026-03-02/assertiveness-retreat-merz-visits-china>

84 <https://www.osw.waw.pl/en/publikacje/analyses/2024-04-17/de-risking-can-wait-scholz-visits-to-china>

85 <https://edition.cnn.com/2022/11/03/business/germany-china-olaf-scholz-visit-trade>

Niemcy znalazły się w gronie pięciu państw członkowskich UE zdecydowanie przeciwnych wprowadzeniu w październiku 2024 r. dodatkowych ceł antysubsydyjnych na importowane chińskie pojazdy elektryczne. Niemiecki rząd obawiał się zaostrzenia relacji z Chinami, mogącymi uderzyć zarówno w niemiecki eksport oraz inwestycje zagraniczne, jak również ograniczyć własne inwestycje na terenie Niemiec. Stanowisko Niemiec odzwierciedlało przy tym nastroje Niemieckiej Federacji Motoryzacyjnej (VDA), zrzeszającej największych producentów z branży. VDA ostro skrytykowała wprowadzenie ceł oraz wskazała na możliwe negatywne skutki w postaci ograniczenia chińskiego rynku dla europejskich producentów, a także wezwała unijne organy do podjęcia „konstruktywnego dialogu ze stroną chińską”⁸⁶.

Niemcy w odróżnieniu od wielu innych państw europejskich oraz mimo nacisków ze strony USA nie zdecydowały się w 2019 r. na eliminację chińskiego koncernu Huawei z budowy niemieckiej infrastruktury telekomunikacyjnej 5G⁸⁷. W konsekwencji, w 2022 r. Huawei był odpowiedzialny za ok. 60 % sieci 5G na terenie Niemiec. Wraz z pogorszeniem wzajemnych relacji, nastawienie Berlina uległo zmianie. W lipcu 2024 r. na mocy porozumienia rządu Olafa Scholza oraz czołowych dostawców telekomunikacyjnych podjęto decyzję o ograniczeniu komponentów ZTE i Huawei wykorzystywanych do zarządzania łącznością w sieci 5G do końca 2029 r.⁸⁸. Niemcy zaimplementowały w maju 2025 r. unijną Dyrektywę NIS2, wprowadziły kryterium oceny ryzyka dostawców sieci 5G pod kątem kraju pochodzenia, analizowanego pod kątem bezpieczeństwa UE związanego z 5G Toolbox⁸⁹. Potwierdziło to tendencję zmierzającą do ograniczania chińskich gigantów cyfrowych⁹⁰.

2. Francja – asertywna współpraca

a. Bilans handlowy⁹¹

Francuski eksport do Chin od kilku lat utrzymuje stabilny poziom, wykazując niewielką tendencję spadkową. W 2025 r. sprzedano towary o wartości 23,96 mld euro w porównaniu do wyniku 24,27 mld euro z 2024 r. oraz rekordowego 2023 r., gdy francuski eksport osiągnął poziom 25,45 mld euro. Zarazem są to wartości zbliżone do wyników z lat 2021-2022. Tym samym, chiński rynek odpowiada obecnie za przeszło 3,9 % całkowitego francuskiego eksportu w 2025 r. (614,7 mld euro).

Chiński import do Francji w 2025 r. osiągnął wartość 73,95 mld euro względem 70,72 mld euro z 2024 r. Napływ chińskich towarów do Francji wzrasta w szybkim tempie – jeszcze w 2020 r. import był wart 56,5 mld euro, osiągając swój szczyt w 2022 r. – niemal 78,84 mld euro. Towary przybywające z Chin stanowią obecnie 10,5 % całości importu (703,6 mld euro⁹²).



86 https://www.vda.de/en/press/press-releases/2024/240703_PM_Key_Points_Paper_anti-subsidy_investigation

87 <https://www.lowyinstitute.org/the-interpreter/no-end-sight-germany-s-troubles-huawei>

88 <https://www.tagesschau.de/investigativ/ndr-wdr/fuenfg-betreiber-bundesregierung-100.html>

89 <https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/pl-pl/noindex/ey-regulacje-nis2-i-5g-toolbox.pdf>

90 <https://www.cryptopolitan.com/no-huawei-china-in-germany-6g-networks/>

91 <https://www.insee.fr/en/statistiques/serie/001568776>

92 <https://lekiosque.finances.gouv.fr/fichiers/etudes/thematiques/A2025.pdf>

Ujemny bilans handlowy w relacjach z Chinami stanowi dla Francji istotny problem i ma wpływ na ogólny negatywny wynik francuskiego handlu zagranicznego. W 2025 r. ujemne saldo handlu z Chinami wyniosło – 49,99 mld euro, rosnąc względem 2024 r. gdy osiągnęło –46,45 mld euro. Tymczasem, całkowity bilans handlowy Francji w 2025 r. wyniósł –88,9 mld euro. Handel z Chinami odpowiada zatem za ponad połowę całkowitego deficytu handlowego Francji. Rosnący import chińskich towarów do kraju jest jedną z przyczyn zdecydowanego wsparcia Francji dla wszelkich inicjatyw na szczeblu unijnym zmierzających do utworzenia mechanizmów ograniczających chiński import, takich jak cła antysubsydyjnych.

WYMIANA HANDLOWA FRANCJI Z CHINAMI
W LATACH 2020–2025 (MLD EURO)

ROK	EKSPORT (MLD €)	IMPORT (MLD €)
2020	17,635	56,5
2022	24,26	78,84
2023	25,45	72,318
2024	24,27	70,72
2024	23,96	73,95

b. Francuskie inwestycje w Chinach⁹³

Francja należy do grona największych europejskich inwestorów w ChRL. Skumulowana wartość netto francuskich inwestycji bezpośrednich w 2024 r. wynosiła ponad 46 mld euro, wzrastając z poziomu 42 mld euro na koniec 2021 r. Tylko w 2023 r. zainwestowano blisko 1,15 mld euro⁹⁴. Tempo nowych inwestycji utrzymuje się na stabilnym, znaczącym poziomie i odpowiada za 7-8 % wszystkich unijnych inwestycji w okresie 2022–2024, a w ujęciu lat 2016–2023 – aż 12 %⁹⁵. Jedną ze znaczących inwestycji tego okresu jest spółka joint venture założona przez francuską STMicroelectronics oraz chińską Sanan Optoelectronics, mająca zająć się produkcją urządzeń z węgla krzemu do zastosowań motoryzacyjnych i energetycznych⁹⁶.

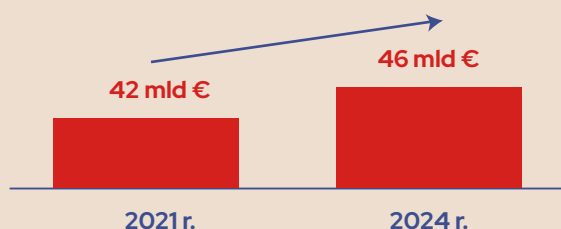
W 2020 r. w Chinach działało 2085 francuskich podmiotów, co plasuje Francję na drugim po Niemczech miejscu pod względem liczby europejskich przedsiębiorstw działających w Chinach.

W przeciwieństwie do niemieckiej motoryzacji, koncern Stellantis obecnie redukuje swoją działalność na terenie Chin, ograniczając się na rozwoju realizowanej w ramach partnerstwa strategicznego marki Leapmotor.

Zyski z francuskich inwestycji bezpośrednich w Chinach w 2024 r. wyniosły 3,859 mld euro. Zdecydowana większość zysków generowanych dzięki inwestycjom nie jest reinwestowana, lecz wypłacana jako dywidendy – w 2024 r. wyniosły one aż 3,436 mld euro.

93 <https://www.banque-france.fr/en/statistics/direct-investment>
94 <https://www.globaltimes.cn/page/202405/1311769.shtml>
95 European Commission, EU-China FDI: recent trends and implications on EU exposure, Single Market Economics Briefs, 2024
96 Rhodium Group, Don't Stop Believin': The Inexorable Rise of German FDI in China, 31.10.2024 r.

SKUMULOWANA WARTOŚĆ NETTO FRANCUSKICH INWESTYCJI



CHARAKTERYSTYKA I WYNIKI FRANCUSKICH INWESTYCJI BEZPOŚREDNICH W CHINACH

WSKAŹNIK	WARTOŚĆ
Nowe inwestycje 2023	1,15 mld €
Udział w inwestycjach UE w latach 2022–2024	7–8%
Udział w inwestycjach UE w latach 2016–2023	12%
Zyski (2024)	3,859 mld €
Dywidendy (2024)	3,436 mld €

c. Chińskie inwestycje we Francji

Łączne nakłady inwestycyjne Chin we Francji do końca 2022 r. ocenia się na ok. 17 mld euro⁹⁷. Według danych Banque de France, skumulowana wartość netto zrealizowanych chińskich inwestycji bezpośrednich na terenie Francji na koniec 2024 r. po odliczeniu zobowiązań wyniosła 8,148 mld euro⁹⁸.

Francja aktywnie zabiega o chińskie inwestycje, zwłaszcza dotyczące motoryzacji z sektora EV, spełniające wymogi Europejskiego Zielonego Ładu oraz zapewniające perspektywiczne, dobrze płatne zatrudnienie. Tylko w 2023 r. zrealizowane chińskie inwestycje stworzyły 1229 nowych miejsc pracy⁹⁹.

Efektom tych starań jest sfinalizowana w 2024 r. budowa zakładu Envision AESC w Douai produkującego akumulatory samochodowe, zwłaszcza dla pojazdów koncernu Renault. Inwestycja o wartości 1,4 mld euro – druga (po Węgrzech) największa chińska inwestycja bezpośrednia typu Greenfield w UE – nie byłaby możliwa gdyby nie znaczna pomoc publiczna, tradycyjna „zachęta” dla inwestorów z Dalekiego Wschodu. Według informacji opublikowanych przez Envision, pożyczki udzielone przez Francję pokryły 34% wartości inwestycji¹⁰⁰.

W maju 2023 r. francuska spółka Orano utworzyła wraz z chińskim XTC New Energy Materials dwie spółki joint venture mające zająć się produkcją kluczowych materiałów do produkcji akumulatorów pojazdów elektrycznych we Francji. Do 2026 roku w Dunkierce mają powstać dwa zakłady produkcyjne aktywnych materiałów katodowych CAM i PCAM, centrum badawczo-rozwojowe oraz zakład recyklingu akumulatorów. Projekty te wycenia się na 1,5 mld euro i mają zapewnić 1300 bezpośrednich miejsc pracy, w tym 650 w ciągu trzech pierwszych lat funkcjonowania ośrodka¹⁰¹.

Francja, podobnie jak Niemcy, mierzy się z silną konkurencją państw postrzeganych jako bardziej atrakcyjne komercyjnie miejsca inwestycji motoryzacyjnych, takie jak Węgry lub Hiszpania. Różnice dotyczą zwłaszcza kluczowych wskaźników takich jak koszty energii oraz zatrudnienia, często spychających kwestie polityczne na dalszy plan.

Chińskie zyski z inwestycji we Francji osiągnęły w 2024 r. poziom 352 mln euro, z czego 218 mln euro stanowiły wypłacone dywidendy¹⁰².

⁹⁷ <https://merics.org/en/country-profile-france>

⁹⁸ <https://www.banque-france.fr/en/statistics/direct-investment>

⁹⁹ https://cn.ambafrance.org/IMG/pdf/annual_report_2023_china.pdf

¹⁰⁰ European Commission, EU-China FDI: recent trends and implications on EU exposure, Single Market Economics Briefs, 2024

¹⁰¹ https://cn.ambafrance.org/IMG/pdf/annual_report_2023_china.pdf

¹⁰² <https://www.banque-france.fr/en/statistics/direct-investment>

CHIŃSKIE INWESTYCJE BEZPOŚREDNIE WE FRANCJI

OBSZAR RELACJI	WARTOŚĆ
Łączne inwestycje (do 2022)	ok. 17 mld €
Skumulowane BIZ netto (2024)	8,148 mld €
Nowe miejsca pracy (2023)	1229
Zyski (2024)	352 mln €
Dywidendy (2024)	218 mln €
Envision AESC (akumulatory do EV)	1,4 mld €
Orano-XTC (akumulatory do EV)	1,5 mld €

d. Relacje pod egidą Pałacu Elizejskiego

Francuskie relacje gospodarcze z Chinami są utrzymywane przede wszystkim na szczeblu państwowym. Negocjacje biznesowe i kluczowe kontrakty między francuskimi a chińskimi podmiotami są zawierane przy udziale i aktywnym wsparciu polityków czy urzędników najwyższej rangi, w tym głów państw. Najważniejsze inwestycje i umowy ostatnich lat były finalizowane podczas oficjalnych wizyt prezydenckich i rządowych, podróżujących w towarzystwie licznych delegacji biznesowych składających się z przedstawicieli kluczowych branż gospodarki Francji.

Już podczas pierwszej wizyty prezydenta Emmanuela Macrona w Chinach w styczniu 2018 r. towarzyszyła mu delegacja złożona z 50 "liderów francuskiego biznesu", m.in. Airbus, Areva (Orano), Safran, EDF czy Auchan, a także przedstawiciele start-upów technologicznych. Francuski prezydent wówczas jasno przedstawił swoją wizję wzajemnych stosunków: „jedwabny szlak nie może prowadzić tylko w jedną stronę”. Większy dostęp rynku chińskiego dla francuskich przedsiębiorstw miał być warunkiem otwarcia Francji na chińskie inwestycje bezpośrednie. Kurtuazja dotychczas sceptycznego wobec Chin prezydenta opłaciła się. Dyplomatyczne gesty, takie jak podarowanie Xi Jinpingowi wierzchowca ze stadniny należącej do Pałacu Elizejskiego dały wymierne efekty. Pod koniec wizyty nieoczekiwanie ogłoszono zakup 184 samolotów Airbus A320 o wartości 18 mld euro¹⁰³.

Podczas wizyty Xi Jinpinga w Paryżu 25 marca 2019 r. poprzedzającej szczyt Chiny-UE (związany z przyjęciem polityki de-riskingu oraz decouplingu), konsorcjum Airbus podpisało z Chinami strategiczną umowę partnerstwa i sprzedaży 290 samolotów A320 i 10 samolotów A350 o łącznej wartości 35 mld dolarów¹⁰⁴. Dzięki wsparciu Macrona, BNP Paribas, Eurazeo oraz China Investment Corporation utworzyły fundusz inwestycyjny o wartości 1,5 mld euro służący wsparciu europejskich inwestorów chcących wejść na rynek chiński¹⁰⁵. Z kolei francuski koncern EDF podpisał z China Energy Investment kontrakt na rozbudowę morskich farm energetyki wiatrowej typu offshore Dongtai IV i Dongtai V o łącznej mocy 500 GW, położonych na północ od

¹⁰³ <https://www.reuters.com/article/business/airbus-china-contract-for-184-a320-jets-to-be-finalized-soon-frances-macron-idUSKBN1EZ0BX/>

¹⁰⁴ <https://www.theguardian.com/world/2019/mar/26/emmanuel-macron-meets-chinese-leader-in-attempt-to-strengthen-ties>

¹⁰⁵ <https://www.ft.com/content/c4145a10-4f0f-11e9-9c76-bf4a0ce37d49>

Szanghaju. Ponadto EDF podpisał umowę o współpracy przedsiębiorstwem energetycznym Huandian na modernizację sieci grzewczej i klimatyzacyjnej miasta Wuhan, obejmującej 100 tys. odbiorców indywidualnych¹⁰⁶.

Podczas kolejnej wizyty Emmanuela Macrona w Chinach w listopadzie 2019 r. zawarto obustronne kontrakty handlowe w dziedzinie lotnictwa, energetyki i rolnictwa o łącznej wartości 13,5 mld euro. Prezydentowi Francji towarzyszyło wówczas 30 przedstawicieli francuskich przedsiębiorstw, w tym: Airbus, Safran, Thales, Engie, EDF, Total, Danone, Lactalis, Pernod Ricard, Bigard, LVMH, L'Oréal, Suez oraz Veolia. Dwadzieścia francuskich firm otrzymało zgodę na eksport drobiu, wołowiny i wieprzowiny do Chin¹⁰⁷. Airbus podpisał kolejną umowę partnerstwa, dotyczącą m.in. rozwoju zakładu FAL Asia w Tianjin, który miał zwiększyć moce produkcyjne linii montażu końcowego Airbusa A320 o 50%, a także rozpocząć od 2021 r. produkcję samolotów A350¹⁰⁸.

Trzecia wizyta Macrona w Chinach miała miejsce w kwietniu 2023 r. Prezydentowi ponownie towarzyszyła liczna, 50 osobowa wielobranżowa delegacja biznesowa – w tym Airbus (lotnictwo), EDF (energetyka jądrowa), Alstom (transport szynowy), Veolia (gospodarka wodna i odpady), LVMH oraz L'Oréal (sektor dóbr luksusowych i kosmetyków). Francuski eksport rolny do Chin został rozszerzony o kiwi, paszę dla zwierząt oraz wyroby winiarskie, a także udzielono koncesje dla 15 francuskich producentów wieprzowiny. Airbus podpisał porozumienie o sprzedaży kolejnych 160 samolotów (150 A320 oraz 10 A350) na potrzeby chińskich linii lotniczych oraz kontynuacji dotychczasowej współpracy przemysłowej, w szczególności projektu nowej linii montażowej Airbusa w Tianjin. Prezydenci „z zadowoleniem przyjmują zawarcie umowy między przedsiębiorstwami z obu krajów w sprawie zrównoważonych paliw lotniczych¹⁰⁹. Podczas wizyty prezydenta Macrona, Airbus podpisał także kontrakt na dostawę 50 śmigłowców H160 oraz umowę o strategicznej współpracy z GDAT, chińskim leasingodawcą i operatorem śmigłowców. Dostarczone maszyny są wykorzystywane w sektorze energetycznym, transporcie morskim dla platform wiertniczych ropy naftowej i gazu, farmach wiatrowych i pilotażu portowym, a także w ratownictwie medycznym i misjach miejskich¹¹⁰. Francuskie spółki zawarły także szereg pomniejszych umów podtrzymujących i rozszerzających dotychczasową współpracę. EDF odnowiła umowę o współpracy z China General Nuclear Power Group z 2007 r. Francuski L'Oréal zawarł z Alibaba Group trzyletnie partnerstwo mające na celu ustanowienie standardów ekologicznych i niskoemisyjnych na chińskim rynku kosmetycznych.

Czwarta podróż prezydenta Francji w grudniu 2025 r. odbyła się w znacznie trudniejszych warunkach geopolitycznych. Tradycyjnie Emmanuel Macron przybył w towarzystwie delegacji biznesowej złożonej z przedstawicieli 30 podmiotów, w tym Airbusa (prezes Guillaume Faury), EDF (prezes Bernard Fontana), BNP Paribas, Alstom, Schneider Electric, Bigard oraz delegacji francuskich federacji nabiłowych i drobiarskich. Mimo zawarcia 12 porozumień, w odróżnieniu od poprzednich wizyt nie ujawniono ich treści oraz wartości podpisanych kontraktów biznesowych¹¹¹. Francuski prezydent apelował o „przywrócenie wzajemnej równowagi” poprzez zwiększenie chińskich inwestycji na terenie UE i Francji¹¹².

e. Balansowanie po francusku

Francuskie władze od lat prezentują wyraźnie asertywne stanowisko w relacjach gospodarczych z Chinami. Przyjazne gesty oraz słowa polityków są uzupełniane zdecydowanymi czynami wymierzonymi w działania Chin, postrzegane jako sprzeczne z interesami Francji.

Francja już w 2020 r. jako drugie państwo członkowskie UE wprowadziła ograniczenia Huawei z udziału w krajowej infrastrukturze 5G. Zarazem Francja wprowadziła łagodną implementację Dyrektywy NIS2. Pominięto stosowanie kryterium pochodzenia, a także – mimo teoretycznego zastosowania wytycznych 5G Toolbox w dziedzinie telekomunikacji i sieci 5G –

106 <https://www.edf.fr/en/the-edf-group/dedicated-sections/journalists/all-press-releases/edf-boosts-its-activities-in-china-with-agreements-to-build-and-operate-two-offshore-wind-farms-and-to-optimize-a-heating-and-air-conditioning-networks-in-the-city-of-wuhan>

107 <https://www.dw.com/en/macron-in-china-xi-hails-15-billion-trade-contracts-as-strong-signal-of-free-trade/a-51128799>

108 <https://www.airbus.com/en/newsroom/press-releases/2019-11-airbus-and-china-reinforce-long-standing-partnership>

109 <https://uk.ambafrance.org/President-Macron-pays-State-visit-to-China>

110 <https://aerospacglobalnews.com/news/airbus-helicopters-and-chinas-gdat-sign-for-50-h160-helicopters/>

111 <https://www.aljazeera.com/news/2025/12/5/china-france-pledge-cooperation-as-xi-joins-macron-in-trip-to-chengdu>

112 <https://www.euractiv.com/opinion/macrons-beijing-visit-shows-how-cornered-europe-is/>

ograniczono się do obowiązku uzyskania licencji¹¹³. Ograniczenia udziału we francuskiej sieci 5G nie przeszkodziło koncernowi Huawei zrealizować wartej 200 mln euro inwestycji w postaci położonej pod Strasburgiem fabryki anten, otwartej we wrześniu 2025 r.¹¹⁴.

Francja, podobnie jak Włochy, choć od lat aktywnie zabiega o chińskie inwestycje, zwłaszcza motoryzacyjne, jednocześnie była zdecydowanym, najsilniejszym zwolennikiem nałożenia przez UE tzw. ceł antysubsydyjnych na chińskie pojazdy elektryczne¹¹⁵. Ujemny bilans handlowy z Chinami to problem ogółouropejski, szczególnie odczuwalny właśnie przez Francję, stanowiący główną przesłankę zdecydowanej postawy Paryża. „Europejska suwerenność” w optyce Emmanuela Macrona ma wzmocnić pozycję państw członkowskich i skłonić Chiny do rewizji dotychczasowego podejścia. Francja wychodzi z założenia, że unijny protekcyjizm postawi tamę rosnącemu importowi chińskich towarów – w tym przypadku samochodów elektrycznych, wymuszając na Pekinie intensyfikację inwestycji bezpośrednich na obszarze UE. W szerszej perspektywie, ich konsekwencją będzie stopniowa reindustrializacja UE realizowana na europejskich warunkach.

Wielkim zwolennikiem zbliżenia z Chinami poprzez zwiększenie wzajemnych inwestycji bezpośrednich był Bruno Le Maire, minister gospodarki i finansów Francji w latach 2022–2024. Le Maire stanowczo odrzucał koncepcję decouplingu na rzecz zwiększenia dostępu do rynku chińskiego, a jednocześnie zwiększenia chińskich inwestycji na obszarze Francji¹¹⁶. Nie sposób nie dostrzec w tym analogii do podejścia prezentowanego przez niemieckie kręgi biznesowe, równie stanowczo odrzucającego decoupling na rzecz jeszcze silniejszych związków z Chinami.

Latem 2023 r. podczas wizyty w Chinach zadeklarował: „Chcemy, aby Chiny zainwestowały we Francji w pojazdy elektryczne (...) W transformacji klimatycznej we Francji jest miejsce na chińskie inwestycje, co pozwala nam zacieśnić nasze relacje gospodarcze, a także przyspieszyć działania przeciwko globalnemu ociepleniu”¹¹⁷. Le Maire nakreślił tym samym oś francuskiej polityki chińskiej ostatnich lat – chińskie inwestycje motoryzacyjne są wysoce pożądane jako korzystna alternatywa dla importu, wpisując się przy tym w politykę klimatyczną UE.

Le Maire nie poprzestawał na deklaracjach. W tym czasie spotkał się w Shenzhen z Wang Chuanfu, prezesem BYD Auto, jednego z największych chińskich producentów pojazdów elektrycznych by lobbować za wyborem Francji jako kolejnej lokalizacji planowanej gigafabryki. Natomiast, podczas wizyty Xi Jinpinga w Paryżu w maju 2024 r. Le Maire stwierdził, że „Francja z zadowoleniem przyjmuje wszystkie projekty przemysłowe. BYD i chiński przemysł motoryzacyjny są bardzo mile widziane we Francji.”¹¹⁸ Mimo, że BYD ostatecznie nie zdecydował się na inwestycję we Francji, znaczące nakłady poczynił w tym samym roku wcześniej wspomniany Envision.

Oficjalne apele o szersze otwarcie chińskiego rynku dla europejskich przedsiębiorstw, a także lobbying Francji jako miejsca chińskich inwestycji motoryzacyjne nie przeszkodziły francuskim władzom kategorycznie bronić zaostrzonej kontroli eksportu zaawansowanych technologii w ramach bezpośrednich inwestycji zagranicznych. La Maire podczas spotkania z chińskim premierem He Lifengiem w lipcu 2023 r. zabiegając o chińskie inwestycje jednocześnie przypomniał o śledztwie prowadzonym wobec dwóch chińskich obywateli podejrzanych o przemyt chipów o zastosowaniu wojskowym do Chin i Rosji za pośrednictwem spółki Ommic, francuskiego przedsiębiorstwa przejętego przez chińskiego inwestora w 2018 r.¹¹⁹.

W odpowiedzi na zdecydowane poparcie przez Francję restrykcyjnej polityki celnej UE dot. sprowadzanych pojazdów elektrycznych, Chiny niezwłocznie wszczęły postępowanie antydumpingowe uderzające w import unijnych wyrobów alkoholowych, zwłaszcza koniaku i brandy pochodzących z Francji. Wartość francuskiego eksportu towarów wysokoprocentowych do Chin ocenia się na 1,5 mld euro rocznie. Karne cła nałożone na francuskich dostawców spowodowały straty w wysokości 50 mln euro miesięcznie począwszy od października 2024 r., paraliżując branżę silnie uzależnioną od popytu zagranicznego. Dzięki interwencji francuskich władz cła zostały zawieszone w marcu 2025 r. na okres 3 miesięcy¹²⁰.

113 <https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/pl-pl/noindex/ey-regulacje-nis2-i-5g-toolbox.pdf>

114 <https://www.huaweicentral.com/huawei-expects-positive-french-plant-growth-amid-europe-5g-rules/>

115 Rhodium Group, Mercator Institute for China Studies, Chinese FDI in Europe: 2024 Update, maj 2025 r.

116 <https://www.reuters.com/world/le-maire-says-france-wants-better-china-market-access-2023-07-30/>

117 <https://www.ft.com/content/f53f4ed6-31a7-4a5e-b0cd-e84a7204abdf>

118 <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/chinese-ev-maker-byd-welcome-open-factory-france-french-finance-minister-says-2024-05-06/>

119 <https://apnews.com/article/china-france-ukraine-trade-technology-electric-cars-8337d3c8b0b8c8e8b9ea01c22d6dda85>

120 <https://www.rfi.fr/en/france/20250330-french-cognac-producers-toast-3-month-reprieve-from-chinese-tariffs>

3. Szwecja – interesy pomimo rywalizacji

a. Bilans handlowy¹²¹

Chiny są największym azjatyckim partnerem handlowym Szwecji, będąc największym nieeuropejskim dostawcą towarów oraz największym – po USA – nieeuropejskim odbiorcą szwedzkiego eksportu.

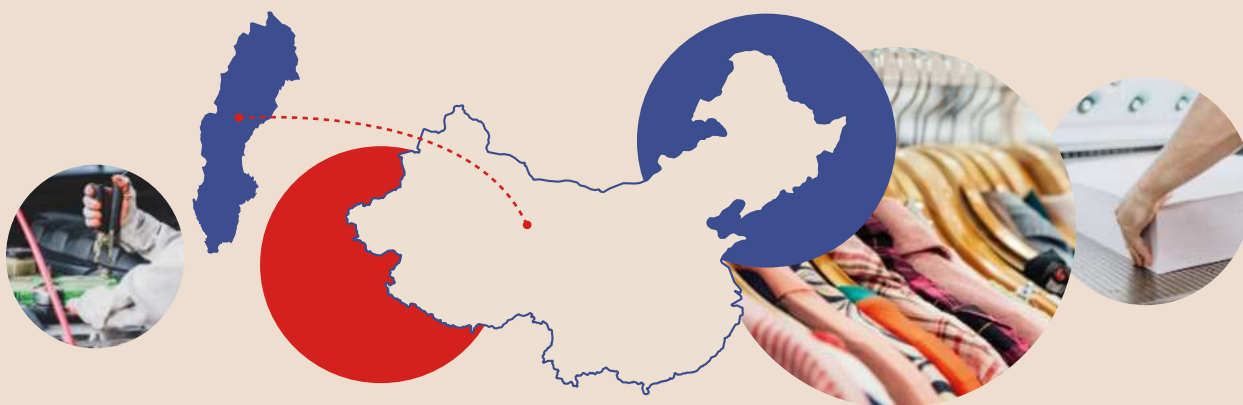
Import chińskich towarów do Szwecji w 2025 r. osiągnął 10,31 mld euro (111,43 mld SEK). W ciągu poprzedzających 5 lat wykazał się znacznym wzrostem. Jeszcze w 2021 r. towary importowane z Chin do Szwecji były warte 9,25 mld euro. Nie jest tak wysoki jak w rekordowym – tak jak w przypadku wielu innych europejskich państw – roku 2022, gdy osiągnął najwyższy w historii poziom 12,12 mld euro, lecz od czasu spadku w 2023 r. ponownie wykazuje się tendencją wzrostową – w 2024 r. wyniósł 10,03 mld euro. Udział Chin w całkowitym szwedzkim imporcie (183,19 mld euro) stopniowo maleje – wynosi dziś ok. 5,6% i zmniejszył się z 6,35% w 2021 r. (całkowity import wyniósł wtedy 145,45 mld euro).

Szwedzki eksport do Chin osiągnął w 2025 r. wartość 6,48 mld euro (70,08 mld SEK). Jest to wynik niższy niż rekordowy w historii wymiany obu państw 2024 r. gdy wartość szwedzkiego eksportu osiągnęła 7,26 mld euro. Cechuje się stałym, stabilnym wzrostem – w 2021 r. wynosił 6,37 mld euro. Obecnie udział rynku chińskiego w całkowitym szwedzkim eksporcie wynosi ok. 3,4%. Eksport towarów do Chin nie rośnie jednak tak dynamicznie jak do innych państw świata (wzrost ze 147,25 mld euro do 189,09 mld euro), w związku z czym udział Chin jako odbiorcy towarów spadł w ciągu 5 lat z 4,3%.

Relacje gospodarcze Szwecji i Chin charakteryzują się relatywnie niewielkim, liczbowo jak i proporcjonalnie, ujemnym bilansem handlowym, który w 2025 r. osiągnął -3,83 mld euro. Szwedzki eksport cechuje się stabilnością, zaś kompozycja importu zawiera wiele towarów potrzebnych szwedzkiej gospodarce.

W handel między Szwecją a Chinami zaangażowanych jest blisko 10 tys. szwedzkich przedsiębiorstw. Szwecja eksportuje do Chin między innymi produkty farmaceutyczne (20%), papier i rudy żelaza (10%)¹²². Niezwykle ważną rolę w szwedzkim eksporcie odgrywa przemysł motoryzacyjny, który odpowiada za dalsze 13-14% sprzedaży towarów do Chin¹²³.

W 2023 r. wśród towarów importowanych z Chin do Szwecji ponad 44% stanowiły tzw. dobra pośrednie, komponenty wykorzystywane następnie przez szwedzki przemysł, 26% – tzw. dobra kapitałowe, zaś dobra konsumpcyjne – 30%. Wśród dóbr pośrednich równomiernie rozkładają się tekstylia, drewno, metalowe części, sprzęt elektroniczny, maszyny, silniki i akumulatory, a nawet meble. Do dóbr kapitałowych najczęściej należą specjalistyczne pojazdy i maszyny, komputery i silniki. Znaczna większość dóbr konsumpcyjnych (18 p.p.) to odzież, a także meble czy sprzęt elektroniczny¹²⁴.



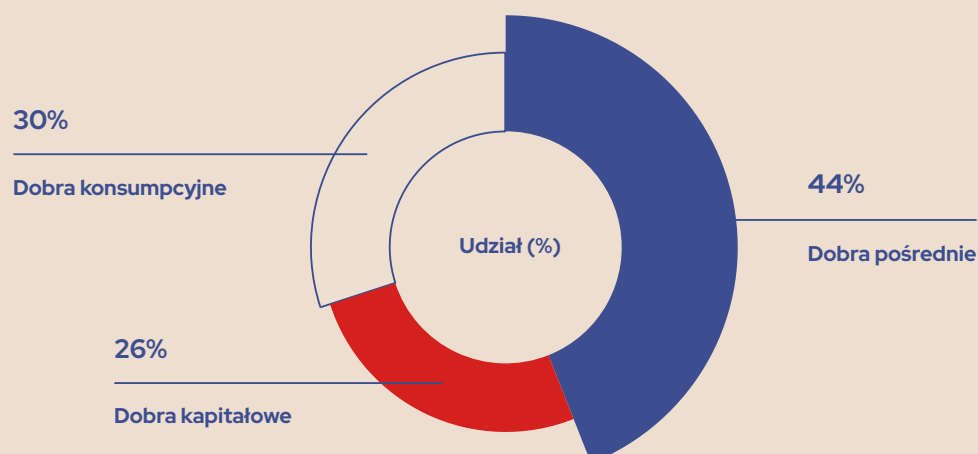
¹²¹ Dane opublikowane przez Statistikmyndigheten SCB (Szwedzki Urząd Statystyczny): https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/en/ssd/START_HA_HA0201_HA0201A/OImpExpLandTotAr/table/tableViewLayout1/

¹²² <https://www.swedenabroad.se/en/about-sweden-non-swedish-citizens/china/business-and-trade-with-sweden/trade-between-sweden-and-china/>

¹²³ <https://merics.org/en/country-profile-sweden>

¹²⁴ <https://www.riksbank.se/globalassets/media/rapporter/ekonomiska-kommentarer/engelska/2025/imports-from-china-and-effects-of-changes-in-trade-patterns.pdf>

STRUKTURA IMPORTU SZWECJI Z CHIN WEDŁUG RODZAJU DÓBR W 2023 R. (%)



Ograniczenia eksportowe niezwykle strategicznego surowca jakim jest grafit zostały wykorzystane w ostatnich latach przez chińskie władze jako skuteczne narzędzie gospodarczej rywalizacji. Grafit jest bowiem surowcem niezbędnym do produkcji akumulatorów do samochodów elektrycznych, zaś Chiny kontrolują znaczną część światowej podaży tego materiału. Tuż po rozpoczęciu pandemii koronawirusa w 2020 r. chińskie Ministerstwo Handlu przestało zatwierdzać pozwolenia na wywóz produktów ze sztucznego grafitu do Szwecji, bez wydania wyraźnej decyzji ani wyjaśnień. Całkowity przestój w eksporcie trwał również w 2021 oraz 2022 r.

Brak dostępu do chińskiego grafitu szczególnie dotknął szwedzkie firmy związane z produkcją akumulatorów do samochodów elektrycznych, takie jak Northvolt. Dostawy zostały czasowo wznowione w styczniu 2023 r. tuż po decyzji chińskiego koncernu Shanghai Putailai (PTL) o wyborze Szwecji jako miejsca budowy największego w Europie zakładu materiałów anodowych, wykorzystującego do produkcji przede wszystkim grafit¹²⁵. PTL nawiązała w tym czasie partnerstwo inwestycyjne z Northvolt¹²⁶, co miało rozwiązać problem niewystarczającej produkcji podzespołów. Eksport został ponownie czasowo zawieszony w 2024 r. i od tego czasu utrzymywany na niewielkim poziomie, co zbiegło się w czasie z decyzją szwedzkich władz o zablokowaniu inwestycji Shanghai Putailai. Chiny nigdy oficjalnie nie potwierdziły embarga ani nie sformalizowały swojej decyzji.

Na bankructwo i upadłość Northvolt złożyło się wiele rozmaitych czynników, jednak bez wątpienia utrudnienia w zakupie kluczowego surowca – grafitu i związane z tym podwyższone koszty działalności mogły mieć na nią wpływ. Northvolt napotkał bowiem trudności ze zwiększeniem produkcji akumulatorów, które przełożyły się na znikome dostawy dla kontrahentów takich jak Scania pod koniec 2023 r., a tym samym na niski poziom zamówień ciężarówek zawierających podzespoły Northvolt¹²⁷.

b. Szwedzkie inwestycje w Chinach

Skumulowana wartość szwedzkich inwestycji bezpośrednich na terenie Chin na koniec 2024 r. osiągnęła łączną wartość ok. 10,1 mld euro (109 mld SEK)¹²⁸. Szwedzkie nakłady inwestycyjne odpowiadały za blisko 6% wszystkich unijnych inwestycji bezpośrednich w Chinach w latach 2016–2023¹²⁹. Tylko w ciągu 2024 r. szwedzcy przedsiębiorcy zainwestowali na obszarze Chin blisko 474 mln euro.

¹²⁵ <https://merics.org/en/report/keeping-value-chains-home>

¹²⁶ <https://swedenherald.com/article/auditors-secretive-about-northvolt>

¹²⁷ <https://rhg.com/research/pole-position-chinese-ev-investments-boom-amid-growing-political-backlash/>

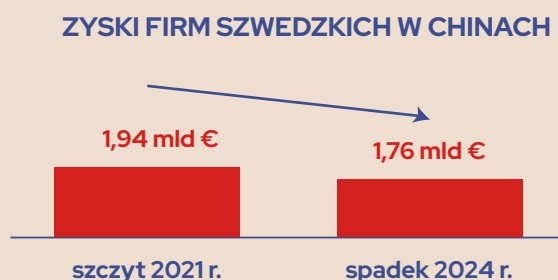
¹²⁸ https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/en/ssd/START_FM_FM0001_FM0001D/FM0001T06/

¹²⁹ European Commission, EU-China FDI: recent trends and implications on EU exposure, Single Market Economics Briefs, 2024

W Chinach prowadzi działalność ok. 600 szwedzkich lub powiązanych ze Szwecją podmiotów gospodarczych¹³⁰. Do czołowych inwestorów należą SKF, Volvo (część niebędąca w grupie Geely), Ericsson, Handelsbanken, Nordea oraz Swedbank.

Szwedzkie inwestycje, podobnie jak w przypadku Niemiec, są obecnie realizowane bez bezpośredniego zaangażowania władz. Nie wynika to jednak z hegemonistycznej pozycji inwestorów, a raczej z napiętych relacji politycznych obu państw.

Zyski wypracowane przez szwedzkie przedsiębiorstwa na terenie Chin w 2024 r. wyniosły ok. 1,76 mld euro (19 mld SEK), zaś na koniec 2023 r. wyniosły ponad 1,8 mld euro (20 mld SEK), utrzymując się na identycznym poziomie co w 2022 r. oraz nieznacznie niższym niż w 2021 r. (1,94 mld euro – 21 mld SEK)¹³¹. Wysokość wypłaconych dywidend nie jest jawna.



c. Chińskie inwestycje w Szwecji

Szwedzkie władze nie publikują precyzyjnych danych na temat chińskich inwestycji bezpośrednich na terenie Szwecji¹³². Skumulowana wartość chińskich inwestycji była szacowana na ok. 8,8 mld euro na koniec 2022 r.¹³³ oraz na 10,6 mld euro na koniec 2024 r.¹³⁴.

Największą zrealizowaną dotąd chińską inwestycją bezpośrednią na terenie Szwecji była transakcja M&A – przejęcie w 2010 r. przez Zhejiang Geely z rąk Ford Motor Company 100% udziałów giganta motoryzacyjnego Volvo Cars za 1,8 mld dolarów¹³⁵. Do istotnych transakcji należy również zaliczyć decyzję koncernu China Resources z 2016 r. o zainwestowaniu 2 mld euro w szwedzką spółkę Oatly zajmującą się produkcją żywności, oraz działania CGN z 2018 r. polegające na inwestycji 773 mln euro w farmę wiatrową Markbygden, jeden z największych obiektów tego typu w Szwecji¹³⁶.

Tempo chińskich inwestycji wyraźnie zmalało po 2019 r. Szwecja nie należy obecnie do grona państw zabiegających o chińskie inwestycje, zwłaszcza z zakresu motoryzacji. Można wręcz stwierdzić, że realizowane w Szwecji chińskie projekty z zakresu zielonej motoryzacji i energii odnawialnej zakończyły się niepowodzeniem.

Szwedzkie władze zablokowały w 2024 r. planowaną przez Shanghai Putailai budowę fabryki materiałów anodowych z syntetycznego grafitu w Sundsvall o wartości 1,2 mld euro. Zakład miał być największym tego typu obiektem w Europie, a tym samym stać się kluczowym elementem łańcucha dostaw rodzącego się sektora EV. Pretekstem odmownej decyzji było niespełnienie przez inwestora warunków regulacyjnych, w tym struktury zarządzania¹³⁷. Działania szwedzkich władz można ocenić jako odpowiedź na chińskie ograniczenia eksportowe grafitu. W marcu 2025 r. Northvolt, działający w partnerstwie inwestycyjnym z Shanghai Putailai ogłosił upadłość, zaś sam PTL definitywnie wycofał się ze Szwecji¹³⁸. Ponadto, relatywnie niewielkie inwestycje w farmy wiatrowe w Markbygden znajdują się obecnie na skraju bankructwa¹³⁹.

Zyski chińskich przedsiębiorstw działających na terenie Szwecji nie zostały ujawnione przez Riksbank ani Statistikmyndigheten¹⁴⁰.

130 <https://www.swedenabroad.se/en/about-sweden-non-swedish-citizens/china/business-and-trade-with-sweden/trade-between-sweden-and-china/>

131 https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/en/ssd/START_FM_FM0001_FM0001D/FM0001T09/table/tableViewLayout1/

132 https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/en/ssd/START_FM_FM0001_FM0001D/FM0001T06/table/tableViewLayout1/

133 <https://merics.org/en/country-profile-sweden>

134 Rhodium Group, Mercator Institute for China Studies, Chinese FDI in Europe: 2024 Update, maj 2025 r.

135 <https://www.media.volvocars.com/global/en-gb/media/pressreleases/34397>

136 <https://merics.org/en/country-profile-sweden>

137 Rhodium Group, Mercator Institute for China Studies, Chinese FDI in Europe: 2024 Update, maj 2025 r.

138 <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/northvolt-bankruptcy-trustee-secures-agreement-scaled-down-operation-2025-03-31/>

139 <https://www.energyconnects.com/news/renewables/2025/march/investors-learn-brutal-lesson-from-sweden-s-wind-farm-woes/>

140 https://www.statistikdatabasen.scb.se/pxweb/en/ssd/START_FM_FM0001_FM0001D/FM0001T09/table/tableViewLayout1/

CHIŃSKIE INWESTYCJE BEZPOŚREDNIE W SZWECJI (2010–2024) – ZESTAWIENIE

ROK	WARTOŚĆ INWESTYCJI	SEKTOR	UWAGI
2010	1,8 mld USD	Volvo Cars (Geely) – motoryzacja	Największe przejęcie (M&A)
2016	2,0 mld €	Oatly (China Resources) – żywność	Duża inwestycja kapitałowa
2018	773 mln €	Markbygden (CGN) – energia wiatrowa	Jeden z największych parków wiatrowych
2022 (skumulowane)	~8,8 mld €	Wszystkie sektory	Brak pełnych danych oficjalnych
2024 (skumulowane)	~10,6 mld €	Wszystkie sektory	Wzrost skumulowanej wartości
2024 (planowana)	1,2 mld €	Fabryka grafitu (Shanghai Putailai)	Projekt zablokowany przez władze
2025	-	Northvolt / PTL	Upadłość i wycofanie inwestora

d. Biznes z dala od polityki

Szwecja nie utrzymuje z Chinami relacji w kategorii strategicznych partnerstw ani innych porozumień niższego rzędu. Wzajemne relacje Szwecji i Chin gwałtownie załamały się po 2015 r. po porwaniu w Tajlandii i uwięzieniu w Chinach szwedzkiego obywatela i wydawcy książek Gui Minhai. Ostatnie spotkanie na szczycie wysokich rangą polityków obu państw odbyło się w 2019 r. Napięte relacje obu państw spowodowały, że ostatni raz szef szwedzkiego rządu (wówczas Stefan Löfven) odwiedził Pekin w czerwcu 2017 r., zaś pierwsza i jedyna dotąd od czasu załamania stosunków wizyta wysokiego rangą dyplomaty – MSZ Marii Malmer Stenergard miała miejsce dopiero w październiku 2025 r.

Szwecja silnie krytykuje Chiny zarzucając im naruszanie praw człowieka oraz pogwałcenie autonomicznego statusu Hongkongu. Szwecja w konsekwencji nie podpisała żadnych traktatów ekstradycyjnych z Chinami ani Hongkongiem. W 2020 r. Szwecja zamknęła jedyny aktywny na jej obszarze Instytut Konfucjusza. W listopadzie 2024 r. chiński masowiec Yi Peng 3 był podejrzewany przez szwedzkie władze o sabotaż polegający na zerwaniu dwóch podmorskich kabli światłowodowych na dnie Bałtyku¹⁴¹.

Już w październiku 2020 r. Szwecja wykluczyła chińskich producentów (ZTE oraz Huawei) sprzętu telekomunikacyjnego z krajowej infrastruktury sieci 5G, powołując się na wytyczne sił zbrojnych oraz wywiadu¹⁴². Branża komunikacyjna oraz sektor 5G zostały poddane ograniczeniom wynikających z wytycznych 5G Toolbox. Podmioty ubiegające się o możliwość oferowania towarów i usług na rynku 5G muszą uzyskać indywidualną zgodę organu regulacyjnego, który dokonuje szczegółowej oceny ryzyka pod kątem bezpieczeństwa narodowego. Organ ma prawo zobowiązać podmiot do usunięcia infrastruktury w przypadku braku zgody lub jej cofnięcia¹⁴³.

141 <https://www.theguardian.com/world/2024/dec/23/china-refused-investigation-into-ship-linked-to-severed-baltic-cables-says-sweden>

142 <https://www.politico.eu/article/sweden-bans-huawei-zte-from-key-5g-parts/>

143 <https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/pl-pl/noindex/ey-regulacje-nis2-i-5g-toolbox.pdf>

Kryzysy dyplomatyczne i napięcia o charakterze politycznym, a nawet wprost związanych z bezpieczeństwem nie przeszkadzają obu państwom w utrzymywaniu znaczącej wymiany handlowej oraz czerpania zysków z inwestycji bezpośrednich.

Szwecja, mimo złych relacji z Pekinem oraz hamowania niektórych chińskich inwestycji, nie zdecydowała się otwarcie poprzeć wprowadzenia przez UE ceł antysubsydyjnych, wstrzymując się od głosu. Nie bez znaczenia pozostawało stanowisko koncernu Volvo Cars, obawiającego się o nałożenie ceł odwetowych ze strony Chin, znaczącego odbiorcy pojazdów tej marki eksportowanych ze Szwecji¹⁴⁴.

Utrudnione relacje na szczeblu politycznym zmieniły styl prowadzonej dotąd przez Szwecję dyplomacji gospodarczej. O ile podczas wizyty premiera Stefana Löfvena w 2017 r. towarzyszyła mu delegacja 25 przedstawicieli szwedzkich koncernów w ramach rządowej inicjatywy Team Sweden¹⁴⁵, w tym Volvo, Scania, H&M, Babybjörn, Fjällräven czy Zound Industries, o tyle wizyta MSZ Marii Malmer Stenergard w Pekinie w 2025 r. miała zupełnie inny charakter. Stenergard nie zabrała ze sobą delegacji biznesowej, lecz spotkała się na miejscu z przedstawicielami szwedzkich przedsiębiorstw działających na terenie Chin, zwłaszcza Ericsson, Volvo czy ABB, koordynowanych przez szwedzką radą handlu i inwestycji.

144 <https://www.reuters.com/business/autos-transportation/sweden-abstain-vote-eu-tariffs-chinese-electric-vehicles-2024-10-04/>

145 <https://scandasia.com/prime-minister-stefan-lofven-to-china-in-june/>

V. STRATEGICZNA RYWALIZACJA

1. Litwa – wrogość z wyboru

a. Bilans handlowy

Handel chińsko-litewski jest obciążony znacznym deficytem handlowym i hegemonią eksportową Chin, utrzymującymi się mimo otwarcie nieprzyjaznych stosunków obu państw.

Wartość importu chińskich towarów na Litwę w 2025 r. wyniosła ponad 2,26 mld euro (względem 1,88 mld euro w 2024 r.), osiągając rekordowy dotąd poziom. Jest to przejaw utrzymującego się od kilku lat trendu wzrostu udziału Chin w ogólnym litewskim imporcie (52,75 mld euro), wynoszącego obecnie 4,3 %. Chiny są więc piątym największym dostawcą towarów, w tym drugim pozaeuropejskim¹⁴⁶. Litwa nie jest w stanie skutecznie przeciwdziałać deficytowi w handlu, który osiągnął rekordowe wzrosty w latach 2022 r. i 2024 r., w okresie wzmożonej wojny handlowej obu państw.

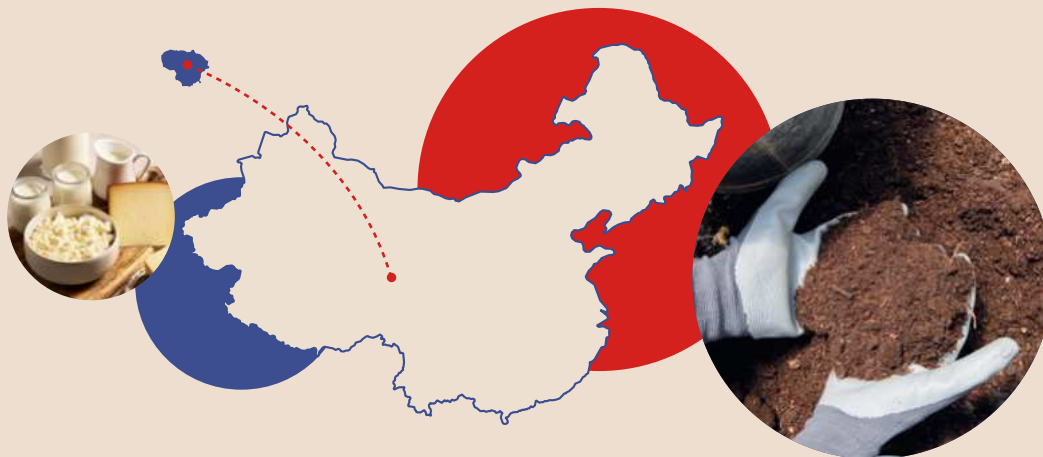
Obecnie litewski eksport do Chin powoli wzrasta, osiągając w 2025 r. wartość 228 mln euro (207 mln euro w 2024 r.)¹⁴⁷. Chiński rynek stanowi śladową część ogólnego eksportu (36,87 mld euro) – ok 0,61 %¹⁴⁸. Litewski eksport od końca 2021 r. do początku 2023 r. poniósł wymierne straty na skutek nieformalnego embargo i utrudnień celnych nałożonych ze strony Chin.

146 <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize?hash=5c49a34d-3713-46e4-b616-db8375243dce#/>

147 <https://tradingeconomics.com/lithuania/exports/china>

148 <https://tradingeconomics.com/lithuania/exports>

Wartość eksportu, szacowana w 2021 r. na 220 mln euro¹⁴⁹ spadła przejściowo o nawet 80 %. Chińskie służby przejściowo usunęły Litwę z systemu celnego, a od lutego 2022 r. pod pretekstem wymogów fitosanitarnych ustanowiły całkowity zakaz importu litewskiego alkoholu, wołowiny, nabiału, kłód i torfu¹⁵⁰. Jednak od 2023 r. restrykcje przestały obowiązywać, a eksport stopniowo wrócił do poziomu porównywalnego sprzed embargo.



b. Inwestycje bezpośrednie

Chiny oraz Litwa nie prowadzą wzajemnych inwestycji bezpośrednich na zauważalną skalę. Skumulowane chińskie inwestycje bezpośrednie na Litwie na koniec 2024 r. były warte 70,77 mln euro¹⁵¹. Wygenerowany przez nie zysk wyniósł wówczas zaledwie 1,62 mln euro¹⁵².

Litewskie inwestycje bezpośrednie w Chinach prezentują się obecnie na znikomym poziomie i na koniec 2024 r. były warte 9,53 mln euro¹⁵³. Litwa do końca 2021 r. utrzymywała inwestycje na stabilnym pułapie 38–39 mln euro (IV kwartał 2021 r. – 39,87 mln euro), po czym po rozpoczęciu konfliktu doszło do znaczącego wycofania kapitału i niemal dziesięciokrotnego zmniejszenia ich rozmiaru¹⁵⁴. Zyski z inwestycji w Chinach nie są publikowane przez litewski Urząd Statystyczny ani przez Bank Centralny.

CHIŃSKIE INWESTYCJE NA LITWIE

WSKAŹNIK	WARTOŚĆ INWESTYCJI	UWAGI
Skumulowana wartość inwestycji (2024)	70,77 mln €	Bardzo niski poziom
Zyski (2024)	1,62 mln €	Ograniczona rentowność
Skala relacji inwestycyjnej	znikoma	Brak istotnych projektów

149 <https://www.ft.com/content/6e428de4-fd68-485c-93ed-5eb963a37275>

150 https://policy.trade.ec.europa.eu/enforcement-and-protection/dispute-settlement/wto-dispute-settlement/wto-disputes-cases-involving-eu/wtds610-china-measures-concerning-trade-goods-and-services_en

151 <https://www.lb.lt/en/foreign-direct-investment-by-the-ultimate-investing-country>

152 <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize#/>

153 <https://www.lb.lt/en/outward-foreign-direct-investment-by-country-1>

154 <https://osp.stat.gov.lt/statistiniu-rodikliu-analize#/>

LITEWSKIE INWESTYCJE W CHINACH

WSKAŹNIK	WARTOŚĆ INWESTYCJI	UWAGI
do 2021	38–39 mln €	Względna stabilność
IV kw. 2021	39,87 mln €	Najwyższy poziom w serii
IV kwartał 2024 r.	9,53 mln €	Silny spadek (~75%)

c. Litwa na wojnie z Chinami

Pogorszenie relacji litewsko–chińskich nastąpiło w 2019 r. wraz z kryzysem związanym ze statusem Hongkongu oraz ogólnym zaostreniem stosunków USA–Chiny. W krótkim czasie Litwa zaczęła bardzo rygorystyczne podchodzić do kwestii strategicznej rywalizacji „państw demokratycznych” z „państwami autorytarnymi”. W percepcji Litwy Chiny zaczęły być postrzegane jako bezpośredni aliant Rosji, a tym samym poważne zagrożenie dla jej fundamentalnych interesów.

Jesienią 2020 r. szwedzki koncern Telia Lietuva, czołowy dostawca usług telekomunikacyjnych, usunął sprzęt Huawei technologii 4G z 2 tys. stacji nadawczych na terenie Litwy, powołując się na względy cyberbezpieczeństwa oraz możliwość szpiegostwa ze strony chińskiego wywiadu¹⁵⁵. Następnie w maju 2021 r. Litwa na mocy nowych przepisów o ochronie bezpieczeństwa narodowego faktycznie wykluczyła spółkę Huawei z krajowej infrastruktury 5G jako podmiot wysokiego ryzyka, zgodnie z wytycznymi litewskiego kontrwywiadu¹⁵⁶.

Radykalne zerwanie relacji z Chinami nastąpiło wiosną 2021 r. Litwa demonstracyjnie naruszyła regułę „jednych Chin”, otwierając w Wilnie Biuro Przedstawicielskie Tajwanu na Litwie. Ponadto, Litwa wystąpiła z grona państw uczestniczących w inicjatywie 17+1, wskazując na niezadowalające efekty współpracy.

W reakcji na decyzję Wilna chińskie władze obniżyły poziom wzajemnych relacji poniżej stopnia ambasadorów. Jednak realną odpowiedzią Chin na posunięcie Litwy było wprowadzenie nieformalnych restrykcji dla litewskiego eksportu. W grudniu 2021 r. Litwa została przejściowo wykreślona z chińskiego rejestru handlowego, co uniemożliwiło odprawę celną¹⁵⁷. Co więcej, Chiny zagroziły podobnymi działaniami wobec każdego produktu zawierającego komponenty produkowane na Litwie.

Nieformalne sankcje handlowe objęły m.in. niemiecki eksport wykorzystujący litewskie komponenty: Siemens, Bosch, Continental i BASF. Niemiecko–Bałtycka Izba Przemysłowo–Handlowa (AHK Baltikum) złożyła skargę rządowi litewskiemu, a zarazem wezwała do „konstruktywnego rozwiązania” sporu z Chinami. Do sporu zaangażował się Federalny Związek Przemysłu Niemieckiego, który skrytykował Litwę za brak koordynacji polityki wobec Tajwanu z polityką Unii Europejskiej¹⁵⁸.

Decyzja Chin wywołała zaskoczenie litewskich kręgów rządzących, które zaczęły bagatelizować skutki chińskiego embargo. W styczniu 2022 r., prezydent Gitanas Nausėda zorganizował „spotkanie na temat odporności litewskiej gospodarki”, w którym uczestniczyli MSZ Landsbergis, a także przedstawiciele opozycji oraz biznesu. Rząd odmówił ustępstw wskazując na działania odwetowe Chin¹⁵⁹.

27 stycznia 2022 r. właściwy komisarz Valdis Dombrovskis złożył wniosek do Światowej Organizacji Handlu (WTO) o wszczęcie postępowania przeciwko Chinom w związku ze stosowaniem praktyk dyskryminacyjnych w wymianie towarów

155 <https://www.reuters.com/business/telia-remove-all-huawei-equipment-lithuania-2020-11-30/>

156 <https://www.reuters.com/technology/lithuania-looks-ban-untrustworthy-phones-after-chinese-censorship-concerns-2021-09-24/>

157 <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2022-02-04/niemcy-a-konflikt-handlowy-miedzy-litwa-a-chinami>

158 <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2021-12-22/nowa-odslona-presji-chin-na-litwe-uderzenie-w-europejskie-lancuchy>

159 <https://www.reuters.com/world/europe/german-big-business-piles-pressure-lithuania-china-row-2022-01-21/>

i usług. Skarga nie wywołała jednak efektu z uwagi na trudności w udowodnieniu wprowadzenia embargo. Komisja Europejska przerzuciła ten obowiązek na Litwę, która nie była w stanie wykazać intencjonalności działania strony chińskiej¹⁶⁰.

W konsekwencji w 2022 r. nastąpił znaczący spadek litewskiego eksportu do rekordowo niskiego poziomu 45 mln euro. Sytuacja trwała nieco ponad rok. Chiny de facto zniosły embargo w 2023 r. W konsekwencji 26 stycznia 2024 r. Unia Europejska zawiesiła spór z Chinami w WTO. Komisja Europejska stwierdziła również, że „po pierwotnej chińskiej blokadzie towarów z Litwy na przełomie 2021 i 2022 r. handel między Litwą a Chinami poprawił się”. Istotnie w 2024 r. eksport wzrósł do poziomu zbliżonego do 2021 r. (220 mln euro wobec 207 mln euro).

Faktyczne wznowienie eksportu nie spowodowało jednak ustępstw po stronie litewskiej. Litwa kontynuowała działalność Biura Przedstawicielskiego Tajwanu i nie przywróciła stosunków dyplomatycznych z Chinami. Litwa w październiku 2024 r. konsekwentnie poparła francuską inicjatywę wprowadzenia ceł antysubsydyjnych na import chińskich pojazdów elektrycznych, których producenci uzyskali pomoc publiczną na okres 5 lat.

W październiku 2024 r. Litwa dokonała implementacji przepisów Dyrektywy NIS2, jednakże w ramach implementacji nie wprowadzono dodatkowo ograniczeń wynikających z 5G Toolbox. Jeszcze w 2021 r. dostawcy i usługi uznane za stwarzające zagrożenie dla bezpieczeństwa narodowego zostali zobligowani do usunięcia infrastruktury, w tym urządzeń biernych (anten)¹⁶¹.

29 listopada 2024 r. Litwa podjęła decyzję o wydaleniu trzech chińskich dyplomatów w związku ze śledztwem w sprawie podejrzenia udziału chińskiego statku w zerwaniu dwóch podmorskich kabli informacyjnych na Morzu Bałtyckim, w tym jednego łączącego Litwę i Szwecję.

d. Tajwański eksperyment – mieszane efekty

Litwa na początku 2022 r. została objęta działaniem funduszu inwestycyjnego Taiwan Capital dysponującego budżetem 200 mln euro, mającego na celu wspierać wspólne inwestycje państw Europy Środkowo-Wschodniej i Tajwanu. Ponadto, Narodowa Rada Rozwoju Tajwanu uruchomiła w styczniu 2023 r. program pożyczkowy dla litewskich firm i spółek joint venture o wartości 1 mld euro, przeznaczony na realizację wspólnych projektów między Litwą a Tajwanem.

Tajwański Instytut Badawczy Technologii Przemysłowej (ITRI) w styczniu 2023 r. zainwestował 10 mln euro w litewskiego producenta chipów Teltonika w celu produkcji chipów na Litwie¹⁶². Miał być to zaledwie wstęp do szerszej współpracy, której celem miała być budowa parku przemysłowego Teltonika High-Tech Hill w Wilnie, składającego się z aż 10 zakładów zatrudniających łącznie 6 tys. osób. Wartość przedsięwzięcia oceniono na nawet 3,5 mld euro¹⁶³.

Według strony litewskiej Tajwan za pośrednictwem kierownika swojego przedstawicielstwa na Litwie Erica Huang miał podkreślić unikatowy charakter porozumienia, a nawet swoisty monopol Litwy na transfer tajwańskich technologii związanych z produkcją półprzewodników, wykluczający podobne inwestycje w innych państwach. Eric Huang oraz MSZ Tajwanu Joseph Wu podkreślali bezpośredni związek współpracy obu państw z „litewskim wsparciem tajwańskiej demokracji”¹⁶⁴.

Entuzjazm, jaki wzbudził na Litwie tajwański projekt Teltoniki, okazał się zdecydowanie przedwczesny. Już jesienią 2023 r. minister Joseph Wu w wywiadzie udzielonym litewskim mediom bagatelizował niewielkie wymierne efekty współpracy – z budżetu Taiwan Capital zużytkowano zaledwie 20 mln euro, pożyczki Narodowej Rady Rozwoju nie przekroczyły kilku milionów euro. Na pytanie o dalsze finansowanie projektu Teltoniki przez Tajwan, Wu unikał konkretnych odpowiedzi, zamiast tego „życząc powodzenia” i wskazując Tajwan raczej jako wzór do naśladowania „którego sukces zajęą 40 lat” niż rzeczywistego sponsora. Co istotne, Litwa została przedstawiona już nie jako samoistna inwestycja, a element europejskiego łańcucha dostaw rynku

160 <https://www.scmp.com/news/china/article/3334821/eu-abandons-wto-case-against-china-over-alleged-coercion-lithuania>

161 <https://www.lrt.lt/en/news-in-english/19/1417429/lithuania-bans-unreliable-technologies-from-its-5g-network?srsltid=AfmBOopk57RJmS6N9vQY9WwL-jIEwfoCplMDK-uscJsvfPHcbcfFwqFG>

162 <https://www.lrt.lt/en/news-in-english/19/1869857/lithuania-and-taiwan-sign-deal-on-semiconductor-technology-sharing>

163 <https://www.madeinvilnius.lt/en/business/Vilnius-market/teltonika-will-no-longer-build-a-Taiwanese-semiconductor-chip-factory-in-Lithuania/>

164 <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/analizy/2023-01-20/tajwan-zwieksza-zaangazowanie-kapitalowe-w-litewskim-sektorze-high>

mikroprocesorów¹⁶⁵, co było wyraźną aluzją do negocjowanej w tym czasie budowy gigafabryki TSMC w Dreźnie.

Tajwan w istocie nie wykazał realnego zainteresowania inwestycją, zwłaszcza w wymiarze finansowym. Budowa zakładów została wstrzymana w listopadzie 2024 r. w wyniku problemów finansowych, logistycznych i prawnych. Jednocześnie ujawniło się organizacyjne nieprzygotowanie Litwy na tak wielkie i wymagające przedsięwzięcie, choćby poprzez niewystarczające zaopatrzenie placu budowy w dostawy energii elektrycznej¹⁶⁶.

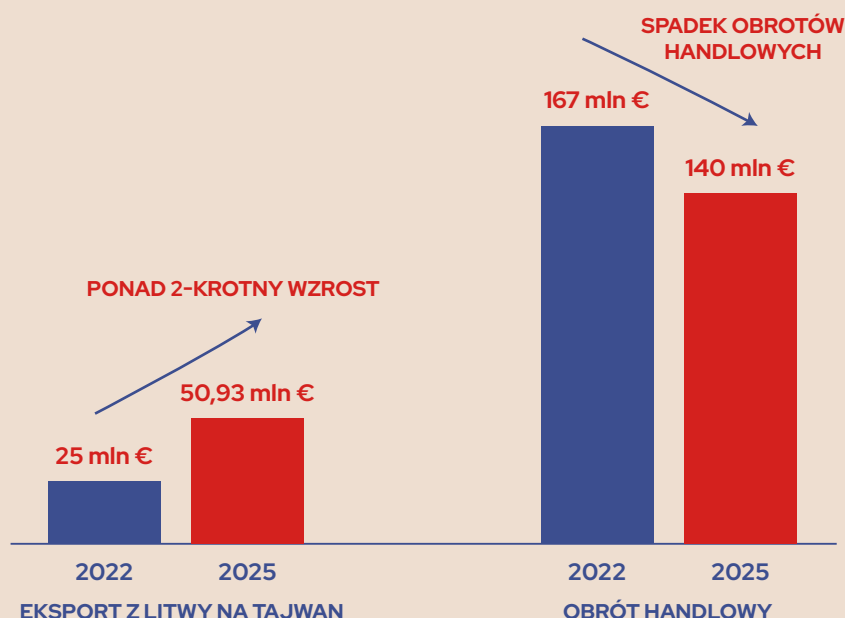
Pierwszy etap inwestycji Teltonika High-Tech Hill został sfinansowany z własnych środków Teltoniki i zakończył się we wrześniu 2025 r. otwarciem czterech pierwszych zakładów parku przemysłowego. Nie dziwi więc, że dotychczasowa wartość inwestycji wynosi 320 mln euro i jest niemal 11 razy mniejsza niż pierwotne założenia¹⁶⁷. Zakłady docelowo mają rozpocząć działalność w 2027-2028 r.

Nawiązanie relacji z Tajwanem niewątpliwie przyniosło pozytywne skutki, takie jak współpraca Teltoniki z tajwańskimi producentami branży półprzewodnikowej, wymiana know-how i ograniczony wkład finansowy, umożliwiające uruchomienie ambitnego projektu High-Tech Hill w Wilnie. Patrząc jednak na wymierne rezultaty współpracy, wkład inwestycyjny Tajwanu okazał się znikomy, podobnie jak jego zaangażowanie w wymianę handlową. Przez 5 lat współpracy inwestycje bezpośrednie Tajwanu nie przekroczyły kwoty 16,8 mln euro¹⁶⁸.

Brak realnego impulsu inwestycyjnego, który nie tylko przyniósłby wymierną wartość dodatnią, ale chociaż zrównoważył skutki chińskich ograniczeń eksportowych spowodował rozczarowanie strony litewskiej.

Jesienią 2024 r. wraz ze zmianą litewskiego rządu pojawiły się pierwsze sygnały rewizji dotychczasowej polityki chińskiej. Nowe władze, zwłaszcza premier Gintautas Paluckas w wystąpieniach medialnych sugerowały obustronne przywrócenie stosunków na poziomie ambasadorów i normalizację stosunków dyplomatycznych¹⁶⁹.

HANDEL LITWY Z TAJWANEM – WZROST, ALE NADAL NISKA SKALA (2022–2025)



Poza aspektem inwestycyjnym, obroty handlowe z Tajwanem okazały się relatywnie niewielkie. Mimo wzrostu litewskiego eksportu o prawie 50%, łączna wartość wymiany handlowej w 2022 r. osiągnęła 167 mln euro¹⁷⁰ zaś litewski eksport na Tajwan

¹⁶⁵ <https://www.lrt.lt/naujienos/pasaulyje/6/2121455/taivano-uzsienio-reikalu-ministras-lietuva-palauke-taivana-taip-kaip-nepalauke-jokia-kita-salis>

¹⁶⁶ <https://www.madeinvilnius.lt/en/business/Vilnius-market/teltonika-will-no-longer-build-a-Taiwanese-semiconductor-chip-factory-in-Lithuania/>

¹⁶⁷ <https://www.lrt.lt/en/news-in-english/19/2683571/lithuania-s-teltonika-opens-four-new-factories-in-eur320m-high-tech-investment>

¹⁶⁸ <https://focustaiwan.tw/politics/202604070011>

¹⁶⁹ <https://www.euractiv.com/news/lithuanian-pm-seeks-to-restore-diplomatic-relations-with-china/>

¹⁷⁰ <https://www.lrt.lt/en/news-in-english/19/2166126/let-s-not-expect-immediate-results-from-taiwan-cooperation-interview-with-vilnius-rep-in-taipei>

osiągnął poziom zaledwie 25 mln euro¹⁷¹. Choć do 2025 r. eksport wzrósł do 50,93 mln euro, zaś obrót handlowy spadł do poziomu 140 mln euro, wciąż wielokrotnie ustępował i tak skromnemu wolumenowi wymiany z Chinami sprzed 2021 r.

Nie dziwią więc słowa premier Ingi Ruginienė z lutego i marca 2026 r. o niewywiązaniu się Tajwanu ze składanych obietnic. Co więcej, Ruginienė nazwała otwarcie Przedstawicielstwa Tajwanu błędem, który nie przyniósł żadnych korzyści oraz zaszkodził stosunkom z Chinami, a także zasugerowała użycie bardziej neutralnego określenia „Tajpej”¹⁷². W odpowiedzi strona tajwańska wyraziła zadowolenie z obecnego stanu współpracy, zapowiedziała kontynuację wspólnych projektów, a także „zachęcanie” inwestorów. Oświadczenie z kwietnia 2026 r. tradycyjnie było pozbawione konkretnych deklaracji finansowych ani zobowiązań¹⁷³.

2. Holandia – zamykająca się brama do Europy

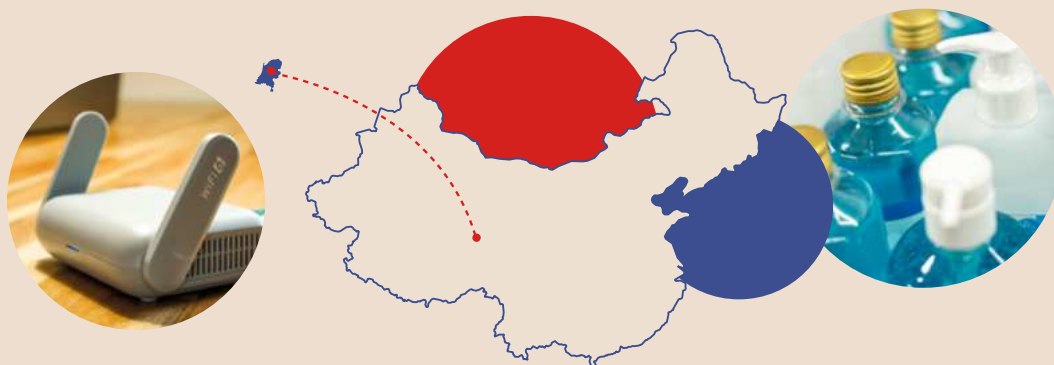
a. Bilans handlowy¹⁷⁴

Znaczącym problemem Holandii jest wysoki deficyt handlowy wynikający ze znacznego importu chińskich towarów, w znacznej mierze wynikający z posiadanego statusu jednej z kluczowych ekonomicznych „bram do Europy”, zwłaszcza dzięki portowi w Rotterdamie. W handel z Chinami w 2022 r. było zaangażowanych blisko 22 tysiące podmiotów działających na terenie Holandii.

Holenderski import z Chin osiągnął swoje apogeum w 2022 r. Do Holandii trafiły wtedy towary o rekordowej wartości 134,26 mld euro. Od tego czasu łączny chiński import ustabilizował się na poziomie przekraczającym 100 mld euro rocznie – w 2023 r. do poziomu 113,058 mld euro, zaś w 2024 r. obniżył się do 105,57 mld euro. W 2025 r. całkowity import wyniósł 108,638 mld euro. Tym samym udział Chin w całkowitym holenderskim imporcie wynosi obecnie aż 14 %.

Holandia pełni istotną rolę tranzytową w chińskim handlu z Europą. Znaczna część chińskich towarów wwożonych na teren Holandii jest niemal natychmiast reeksportowana do innych państw członkowskich UE. Przykładowo, w rekordowym 2022 r. reeksport objął importowane towary warte 65,594 mld euro, następnie w 2023 r. 57,7 mld euro, zaś w 2024 r. – 48,183 mld euro. W 2025 r. reeksport objął towary warte 54,256 mld euro – połowę całego importu.

Tym samym rzeczywisty import chińskich towarów skierowanych bezpośrednio na rynek holenderski osiągnął w 2022 r. 68,66 mld euro, w 2023 r. dalsze 55,35 mld euro, w 2024 r. 57,38 mld euro, zaś w 2025 r. – 54,382 mld euro. Rzeczywisty udział Chin jest więc znacznie mniejszy i wynosi ponad 7%.

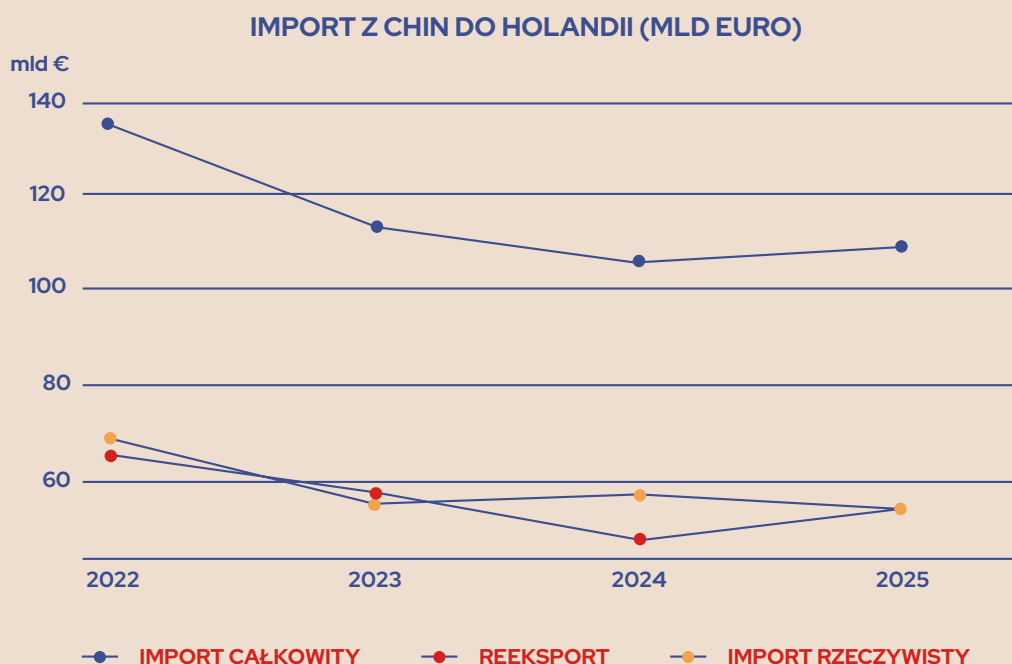


171 <https://www.urm.lt/en/news/928/lithuanias-foreign-minister-landsbergis-welcomes-the-agreement-with-taiwan-on-the-semiconductor-industry-in-lithuania:35185>

172 <https://www.wnp.pl/rynki/litwa-premierka-przedstawicielstwo-tajwanu-nie-przynioslo-nam-korzysci-a-pogorszylo-relacje-z-chrl,1045058.html>

173 <https://focustaiwan.tw/politics/202604070011>

174 <https://opendata.cbs.nl/#/CBS/en/dataset/85429ENG/table>



Do najczęściej importowanych towarów (dane za 2022 r. dotyczące wyłącznie rzeczywistego, docelowego importu) należy sprzęt elektroniczny – modemy i routery (7,6 mld euro), komputery, tablety i laptopy (5,7 mld euro), a także chipy, półprzewodniki oraz panele słoneczne (3,7 mld euro). Tuż za nim lokuje się odzież (3,5 mld euro), meble (1,6 mld euro) oraz obuwie (0,8 mld euro)¹⁷⁵.

Na strategiczną rolę chińskiego importu wskazuje fakt, że jest on głównym źródłem produktów zawierających tzw. surowce krytyczne, głównie sprzętu elektronicznego. W 2023 r. skategoryzowano tak chińskie towary o wartości 30,6 mld euro oraz dalsze 32,6 mld euro względem towarów przeznaczonych do reeksportu¹⁷⁶.

Zarazem, to właśnie sprzęt elektroniczny na przestrzeni lat 2022/2023 przeżył największe spadki sprzedaży z 22,6 mld euro do 15,9 mld euro (towary importowane docelowo oraz reeksportowane). Jediną kategorią dóbr wśród których w ostatnich latach nastąpił zauważalny wzrost importu są natomiast samochody osobowe (1,1 mld w 2023 r.)¹⁷⁷.

Całkowity holenderski eksport do Chin osiągnął w 2025 r. wartość 22,768 mld euro w porównaniu z 16 mld euro w 2021 r. Produkty holenderskie stanowiły w tym 16,182 mld euro, 3,997 mld euro zyskano w ramach reeksportu importowanych do Holandii nieprzetworzonych towarów oraz dalsze 2,589 mld euro na tzw. quasi-tranzycie towarów, które fizycznie nie trafiły do Holandii, lecz przechodzą przez holenderski system celny ze względów podatkowych.

Rynek chiński odpowiada obecnie zatem za ok 2,6 % całkowitego holenderskiego eksportu, a jednocześnie za ponad 4,8 % eksportu krajowych towarów. W eksport do Chin w 2022 r. zaangażowanych było przeszło 5 tys. holenderskich firm.

Za wzrost eksportu na przestrzeni lat odpowiada przede wszystkim gwałtownie rosnąca sprzedaż specjalistycznych maszyn (11,7 mld euro), zwłaszcza urządzeń przeznaczonych do produkcji półprzewodników. Popularnym produktem jest również przetworzona żywność – zwłaszcza mleko w proszku (3 mld euro)¹⁷⁸, a także leki oraz inne produkty farmaceutyczne.

W 2024 r., po bezpośrednich negocjacjach ówczesnego premiera Marka Ruttego z prezydentem USA Joe Bidenem, Holandia wprowadziła znaczące ograniczenia eksportowe dotyczące maszyn litograficznych w ekstremalnym ultrafiolecie (EUV) firmy ASML, produkujących niezwykle krytyczną technologię na świecie, w szczególności chipy półprzewodnikowe¹⁷⁹.

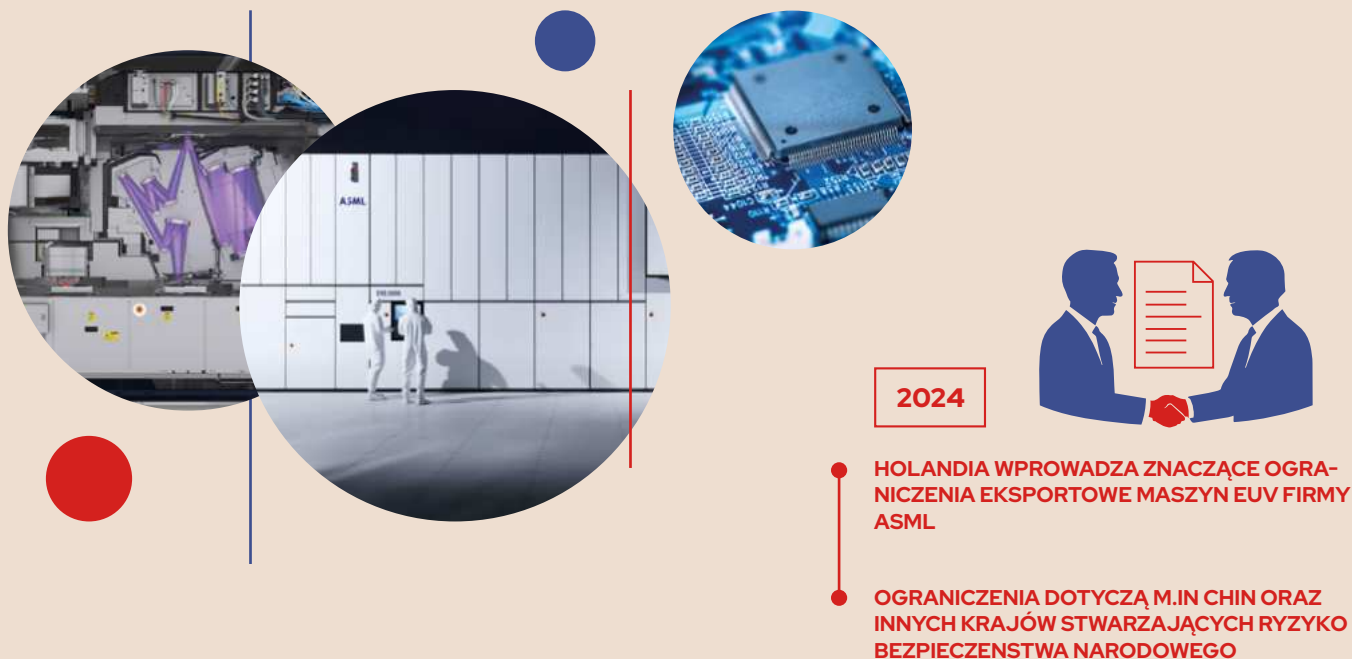
175 <https://longreads.cbs.nl/the-netherlands-in-numbers-2023/what-do-we-import-from-china/>

176 <https://longreads.cbs.nl/dutch-trade-in-facts-and-figures-2024/major-developments-in-2023-and-2024/>

177 <https://www.cbs.nl/en-gb/news/2024/18/chinese-goods-imports-down-for-first-time-in-7-years>

178 <https://www.cbs.nl/en-gb/news/2025/08/dutch-exports-to-china-up-again-while-germany-s-have-fallen>

179 <https://www.reuters.com/technology/dutch-government-retakes-export-control-over-two-asml-tools-us-2024-09-06/>



Holandia zarabia także na niemieckim eksporcie do Chin. Dzieje się tak dzięki dostawom towarów pośrednich (np. chemikaliów), przetwarzanych na m.in. produkty chemiczne, eksportowane następnie przez Niemcy do Chin. Szacuje się, że dzięki temu Holandia tylko w 2022 r. zarobiła blisko 2,2 mld euro¹⁸⁰.

b. Holenderskie inwestycje w Chinach

Holandia należy do grona największych europejskich inwestorów na obszarze Chin. Skumulowane holenderskie inwestycje bezpośrednie na koniec 2024 r. były warte 64,8 mld euro¹⁸¹. W Chinach w 2022 r. działało 688 przedsiębiorstw kontrolowanych przez podmioty holenderskie.

Mimo pogarszających się wzajemnych relacji, holenderskie inwestycje w Chinach stale utrzymują wysoki poziom. Jeszcze w 2019 r., gdy Holandia rewidowała dotychczasową politykę wobec Chin, ich łączna wartość wynosiła 61,04 mld euro. Jednocześnie rosną inwestycje realizowane na obszarze Chin kontynentalnych względem Hong Kongu. Tylko w ciągu 2022 r. skumulowana wartość BIZ wzrosła tam o 3,667 mld euro, zaś w 2023 r. – dalsze 3,952 mld euro. Holenderskie BIZ w Chinach stanowiły dzięki temu ok. 7-8% wszystkich unijnych inwestycji na terenie Chin w okresie 2022-2024, a biorąc pod uwagę okres 2016-2023 – aż 11%. Zarejestrowana w Holandii spółka INGKA Holding B.V. (największy franczyzobiorca marki IKEA) należy do największych unijnych inwestorów w Chinach w 2024 r.¹⁸²

Wbrew zaleceniom holenderskiego rządu, koncern ASML, ze względu na wprowadzone przez władze poważne restrykcje eksportowe, ogłosił w 2024 r. plany otwarcia w Pekinie zakładu konserwacji i regeneracji maszyn litograficznych w ekstremalnym ultrafiolecie, służących do produkcji półprzewodników. Koncern chce w ten sposób zrekompensować drastyczny spadek zysków i utrzymać obsługę rynku chińskiego¹⁸³.

Holenderskie zyski z inwestycji bezpośrednich na obszarze Chin w 2024 r. wyniosły 12,6 mld euro. De Nederlandsche Bank nie ujawnia rozmiaru wypłaconych dywidend¹⁸⁴.

180 <https://www.cbs.nl/en-gb/news/2025/08/dutch-exports-to-china-up-again-while-germany-s-have-fallen>

181 <https://www.dnb.nl/en/statistics/data-search/#/details/dutch-direct-investment-abroad-by-country-year/dataset/b550596e-d3f3-4d87-b55f-477450737c32/resource/2ea371a2-f9ac-424f-9936-357244275726>

182 Rhodium Group, Don't Stop Believin': The Inexorable Rise of German FDI in China, 31.10.2024 r.

183 <https://www.asml.com/en/investors/annual-report/2024>

184 <https://www.dnb.nl/en/statistics/data-search/#/details/dutch-direct-investment-abroad-by-country-year/dataset/b550596e-d3f3-4d87-b55f-477450737c32>

HOLENDERSKIE INWESTYCJE BEZPOŚREDNIE W CHINACH (2016–2024)
– SKALA I DYNAMIKA

ROK	WARTOŚĆ BIZ	UWAGI
2019	61,04 mld €	Punkt odniesienia (rewizja polityki wobec Chin)
2022	+3,667 mld € (wzrost roczny)	Silna ekspansja
2023	+3,952 mld € (wzrost roczny)	Dalszy wzrost
2024	64,8 mld €	Skumulowana wartość BIZ
2022–2024	OK. 7–8%	Udział holenderskich BIZ w unijnych inwestycjach
2016–2023	11%	Udział holenderskich BIZ w unijnych inwestycjach

c. Chińskie inwestycje w Holandii

Łączna wartość chińskich inwestycji bezpośrednich w Holandii na koniec 2024 r. wynosiła 25,684 mld euro. Od czasu agresywnej ekspansji na rynku holenderskim w latach 2019–2022 prezentują wyraźny trend spadkowy. Odpływ kapitału jest znaczący – wartość podmiotów kontrolowanych przez chińskich inwestorów wynosiła w szczytowym momencie nawet 60 mld mld euro¹⁸⁵. Jest to skutek intensywnych działań holenderskich władz mających na celu ograniczenie transakcji M&A, dominujących wśród chińskich inwestycji bezpośrednich. Holandia przez lata stanowiła preferowaną lokalizację inwestycyjną w UE ze względu na swoją strategiczną wartość jako wielkiego ośrodka portowego, „bramy” łączącej Europę z resztą świata, a także centrum innowacji w sektorze high-tech.

Szczególnie szokującym dla holenderskiej opinii publicznej okazała się operacja przejęcia spółki Nexperia, cenionego producenta półprzewodników. W latach 2016–2017 akcje przedsiębiorstwa zostały nabyte za 2,75 mld dolarów przez Beijing Jianguang Asset Management Co., Ltd oraz Wise Road Capital Ltd. Jednak już w 2018 r. właścicielem Nexperia został koncern Wingtech Technology, częściowo należący do chińskiej Komisji Nadzoru i Administracji Majątkiem Państwowym Rady Państwa. Tym samym, spółka o znaczeniu strategicznym po kolejnej transakcji wartej 3,6 mld dolarów trafiła de facto bezpośrednio w ręce państwa chińskiego¹⁸⁶.

Efektem agresywnej ekonomicznej ekspansji Chin, zwłaszcza w sektorze high-tech jest uchwalona w 2023 r. tzw. Vifo Act – ustawa o testach bezpieczeństwa inwestycji, fuzji i przejęć (Wet veiligheidsstoets investeringen, fusies en overnames). Jako rygorystyczna implementacja przepisów unijnych przyjętych na przełomie lat 2019–2020, Vifo Act wprowadził obowiązkowy system monitorowania inwestycji, zwłaszcza fuzji i przejęć, które mogą stanowić zagrożenie dla bezpieczeństwa narodowego Holandii. Lista kontrolowanych transakcji dotyczy zwłaszcza towarów podwójnego zastosowania oraz przedmiotów bezpośrednio stosowanych militarnie. Transakcje bez uzyskania zgody stosownego organu mogą zostać objęte wysokimi karami finansowymi, a nawet zostać unieważnione. W grudniu 2024 r. ustawa została znacząco rozszerzona o priorytetowe branże,

185

<https://www.dnb.nl/en/statistics/data-search/#!/details/foreign-direct-investment-in-the-netherlands-by-country-year/dataset/8b8eec9a-8a93-4bc-4-8154-a37f5be503bd/resource/5c62e526-43ef-4536-b6ca-e31297efdcc4>

186

<https://www.reuters.com/article/nexperia-ma-wingtech-idINL3N1X51ZN/>

takie jak np. biotechnologia.

Ustawa Vifo nie ma jednak działania retroaktywnego. Dzięki temu transakcja przejęcia w 2022 r. przez chiński Wingtech holenderskiego start-upu półprzewodnikowego Nowi, zajmującego się produkcją nowatorskich układów scalonych do zarządzania energią nie mogła zostać unieważniona¹⁸⁷.

Chiny nie prowadzą na terenie Holandii znaczących inwestycji typu Greenfield, kontynuując przejęcia typu M&A we wciąż dozwolonych, lecz mniej strategicznych branżach. Przykładowo, w 2024 r. sfinalizowano przejęcie producenta urządzeń chłodzących Carrier Refrigeration Benelux B.V. przez chiński koncern sprzętu AGD Haier. Wartość transakcji określa się na ok. 715 mln euro.

Zdecydowana większość chińskich inwestorów działających na terenie Holandii jest zarejestrowanych w Hongkongu. W 2019 r. wartość inwestycji bezpośrednich kontrolowanych przez podmioty zarejestrowane w Hongkongu wynosiła 54,215 mld euro. Obecnie ich odsetek wciąż jest bardzo wysoki – kontrolowane przez nich inwestycje są warte 17 mld euro. Mimo odpływu kapitału w 2024 r. zyski z chińskich inwestycji na obszarze Holandii były wciąż znaczące i wyniosły 1,919 mld euro względem 3,45 mld euro w rekordowym 2021 r. De Nederlandsche Bank nie ujawnia rozmiaru wypłaconych dywidend¹⁸⁸.

HOLENDERSKIE INWESTYCJE W CHINACH – ZYSKI Z INWESTYCJI

ROK	ZYSKI	UWAGI
2021	3,45 mld €	Rekordowy poziom
2024	1,919 mld €	Wyraźny spadek rentowności

d. Prymat bezpieczeństwa nad zyskiem

Oficjalna zmiana polityki handlowej i zasad współpracy Holandii i Chin nastąpiła w 2019 r. wraz z drastycznie rosnącym chińskim importem oraz ogłoszeniem przez Brukselę nowej doktryny decouplingu. Opublikowana przez holenderski MSZ strategia „Nederland-China: een nieuwe balans” (Holandia-Chiny: Nowa Równowaga) nie pozostawiała złudzeń co do gruntownej rewizji dotychczasowej otwartości na napływ chińskich towarów i kapitału. Choć Chiny zostały określone mianem „kluczowego partnera handlowego i inwestycyjnego Holandii”, dokument wyraźnie wskazał: „Rząd chce zwalczać nieuczciwe praktyki handlowe i dąży do większej równowagi i wzajemności w stosunkach handlowych z Chinami. Ponadto chcemy uniknąć uzależnienia od Chin w zakresie niektórych kluczowych technologii i surowców krytycznych, chronić własność intelektualną, unikać niepożądanych transferów technologii i sprawić, by ryzyko związane z inwestycjami było możliwe do opanowania”¹⁸⁹. Rzeczywistym ograniczeniem dla chińskich M&A w sektorze high-tech okazał się opisany wcześniej Vifo Act, przyjęty w 2023 r., a następnie znacząco poszerzony pod koniec 2024 r.

W 2024 r. holenderski rząd wprowadził faktyczne embargo na eksport do Chin urządzeń służących do produkcji chipów półprzewodnikowych marki ASML, powołując się na możliwość ich militarnego zastosowania¹⁹⁰. Decyzja okazała się dotkliwa z uwagi na faktyczny monopol ASML na produkcję tego rodzaju urządzeń, co zarazem znacząco uderzyło w holenderski eksport.

187 <https://www.reuters.com/markets/deals/netherlands-allow-takeover-chip-startup-nowi-by-chinese-owned-nexperia-2023-11-27/>

188 <https://www.dnb.nl/en/statistics/data-search/#/details/foreign-direct-investment-in-the-netherlands-by-country-year/dataset/8b8eec9a-8a93-4bc4-8154-a37f5be503bd>

189 <https://www.tweedekamer.nl/kamerstukken/detail?id=2019Z09525&did=2019D19427>

190 <https://www.reuters.com/technology/dutch-government-says-china-seeks-military-advantage-asml-tools-2024-02-19/>

Holandia również w 2024 r. konsekwentnie poparła projekt wprowadzenia dodatkowych ceł na chińskie pojazdy elektryczne importowane na terytorium UE. Poza ogólnym oziębieniem relacji obu państw nie bez znaczenia pozostaje fakt, że to właśnie chińskie elektryki są jedyną kategorią towarów, których import do Holandii wciąż rośnie, uderzając we wciąż ujemny bilans handlowy.

Mimo napiętych relacji z Chinami, Holandia zdecydowała się na relatywnie łagodny wariant implementacji unijnej Dyrektywy NIS2. Za infrastrukturę krytyczną przyjęto infrastrukturę telekomunikacyjną sieci mobilnych wszystkich generacji (3G, 4G, 5G). Dostawcy i produkty podlegają ocenie w ramach szerokiej analizy ryzyka w infrastrukturze krytycznej, w tym kryterium kraju pochodzenia. Holandia nie wprowadziła jednak obowiązku usunięcia infrastruktury przez podmioty niespełniające wszystkich wymagań, a także nie wprowadziła dodatkowych ograniczeń wynikających z wytycznych 5G Toolbox w żadnym z sektorów objętych Dyrektywą NIS2¹⁹¹.

3. Polska – brak strategii, brak profitów

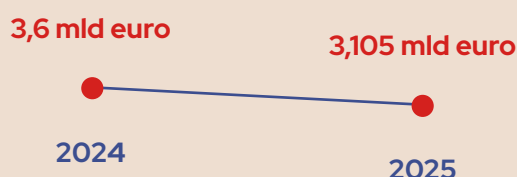
a. Bilans handlowy¹⁹²

Polska należy do grona państw członkowskich UE z najbardziej niekorzystnym bilansem handlowym z Chinami. Deficyt handlowy w 2025 r. przekroczył -54,8 mld euro, zaś wartość importu chińskich towarów (57,9 mld euro) ponad 18 razy przekroczyła wartość polskiego eksportu (3,105 mld euro¹⁹³). Sprzedaż polskich towarów do Chin stanowi zaledwie ok 0,84% całego polskiego eksportu za rok 2025, którego poziom wyniósł 366,2 mld euro. Sytuacja pogarsza się z roku na rok. Jeszcze w 2024 r. deficyt handlu z Chinami wynosił -47,5 mld euro, dysproporcja między importem (51,1 mld euro) a eksportem (3,6 mld euro) stanowiła 14-krotność. Maleje też sprzedaż polskich towarów do Chin, która spadła o 200 mln euro w porównaniu z 2024 r., a także udział w ogólnym eksporcie, który w 2024 wynosił 0,93%. Warto podkreślić, że rosnący deficyt handlowy z Chinami wpłynął na ogólny ujemny wynik handlu zagranicznego Polski, który w 2025 r. wyniósł -7,7 mld euro, podczas gdy w 2024 r. był dodatni i wynosił 0,5 mld euro.

DEFICYT HANDLOWY W 2024 r.

-47,5 mld euro

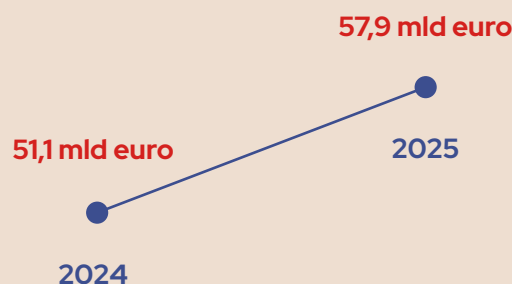
SPADEK EKSPORTU DO CHIN



DEFICYT HANDLOWY W 2025 r.

↑ -54,8 mld euro

WZROST IMPORTU Z CHIN



¹⁹¹ <https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/pl-pl/noindex/ey-regulacje-nis2-i-5g-toolbox.pdf>

¹⁹² <https://new.stat.gov.pl/portaal-publikacje/obroty-towarowe-handlu-zagranicznego-ogolem-i-wedlug-krajow-w-okresie-styczen-grudzien-2025-r>

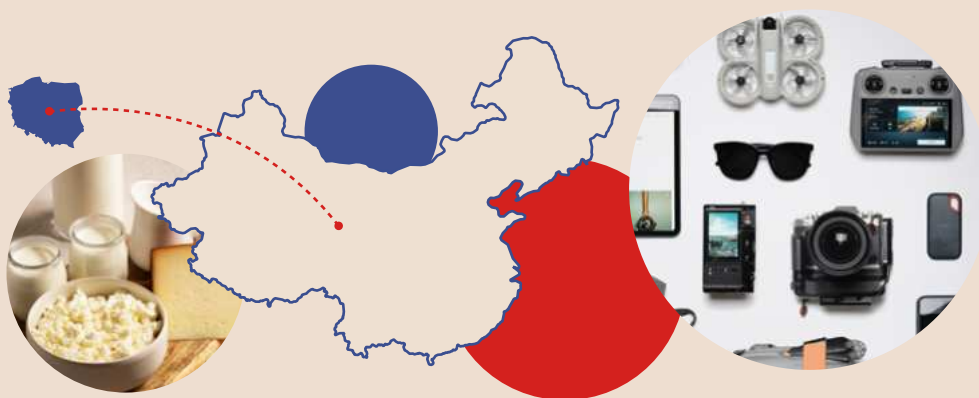
¹⁹³ <https://dbw.stat.gov.pl/baza-danych>

Szczególną rolę w polskim eksporcie odgrywa ważny dla krajowej produkcji sektor rolno-spożywczy. Do najliczniej eksportowanych polskich towarów należą produkty mleczne (serwatka, mleko i śmietana), mrożone owoce, czekolada i wyroby czekoladowe, pieczywo cukiernicze, puch i pierze¹⁹⁴. Polski eksport rolno-spożywczy spada i z roku na rok osiąga coraz niższe wyniki sprzedaży. O ile w 2023 r. osiągnął wynik 147,92 mln euro, o tyle w 2024 r. spadł do 145,73 mln, zaś w 2025 r. – zaledwie 135,8 mln euro.

Rynek chiński jest silnie ograniczony dla polskich producentów artykułów spożywczych. Od 2001 r. do 2023 r. Chiny utrzymywały embargo na import polskiej wołowiny oraz bydła z uwagi na tzw. chorobę wściekłych krów. Po krótkiej przerwie embargo zostało wznowione w grudniu 2024 r. W styczniu 2020 r. Chiny pod pretekstem wystąpienia ognisk HPAI (tzw. ptasia grypa) wprowadziły embargo na import polskiego mięsa drobiowego. Dopiero wizyta prezydenta Andrzeja Dudy w czerwcu 2024 r. otworzyła drogę do zniesienia zakazu importu polskiego drobiu. Zawarto wówczas porozumienie w sprawie tzw. regionalizacji stref objętych embargiem w przypadku ponownego wystąpienia HPAI w Polsce¹⁹⁵. Porozumienie nie weszło jednak w życie, a Chiny przywróciły embargo na drób już we wrześniu 2024 r.¹⁹⁶. Regionalizacja na zasadach NUTS 3 została sfinalizowana dopiero po wizycie chińskiego ministra spraw zagranicznych Chin Wang Yi w Polsce we wrześniu 2025 r.¹⁹⁷, ale i ona nie została zrealizowana. Pierwsze wznowione dostawy polskiego drobiu planowane na 15 października 2025 r. zostały wstrzymane w związku z pracami nad nowelizacją ustawy o Krajowym Systemie Cyberbezpieczeństwa, potencjalnie wykluczającym spółkę Huawei z rynku technologii 5G¹⁹⁸.

Sytuacja pogarsza się także dla branży mleczarskiej. Chiny, stanowiące istotny rynek zbytu polskiej produkcji mlecznej od kilku lat zaczęły aktywne wsparcie dla rodzimej produkcji. W konsekwencji wartość rocznego eksportu spadła z rekordowego poziomu 107 mln dolarów w 2021 r. do ok 70 mln dolarów w 2024 r. Ponadto, jesienią 2024 r.¹⁹⁹ Chiny w ramach retorsji za cła nałożone na chińskie pojazdy elektryczne rozpoczęły odwetowe cła na towary mleczne pochodzące z UE, co przełożyło się na dodatkowe ograniczenia polskiego eksportu.

Do kategorii towarów, które zdaniem polskiego Ministerstwa Technologii i Cyfryzacji mają największy potencjał eksportowy należą: artykuły rolno-spożywcze, sprzęt wykorzystywany w górnictwie i energetyce, meble, bursztyn oraz szeroko pojęte urządzenia związane z ochroną środowiska, filtrowaniem wody, powietrza i rekultywacją gleb²⁰⁰.



Chińskie towary trafiające do Polski stanowią aż 15,5% całego polskiego importu, wynoszącego w 2025 r. 373,9 mld euro²⁰¹. Dużą rolę odgrywają importowane na masową skalę w celach konsumpcyjnych sprzęt elektroniczny, urządzenia mechaniczne, a także tekstylia. Wyraźnie ujemny bilans handlowy nie wynika wyłącznie z celowej polityki handlowej Chin (import

194 <https://www.gov.pl/web/rolnictwo/polska-zywnosc-na-chinskim-rynku--podpisanie-nowych-dokumentow-podczas-wizyty-w-chinach>

195 <https://www.prezydent.pl/kancelaria/archiwum/andrzej-duda/aktualnosci/wizyty-zagraniczne/prezydent-podsumowal-wizyte-w-chinach-plen,88166>

196 <https://www.trade.gov.pl/aktualnosci/chiny-wstrzymuja-import-polskiego-drobiu/>

197 <https://www.gov.pl/web/dyplomacja/spotkanie-szefow-dyplomacji-polski-radoslaw-sikorskiego-i-chin-wang-yi>

198 <https://www.money.pl/gospodarka/spor-o-polskie-kurczaki-przybral-na-sile-chiny-podjely-decyzje-branza-mowi-o-odwiecie-7235242778126848a.html>

199 Dane źródeł prasowych (Puls Biznesu) na bazie informacji Chińskiej Izby Handlowej ds. Importu i Eksportu Żywności

200 Dane Ministerstwa Technologii i Cyfryzacji: <https://www.trade.gov.pl/kierunki-eksportu/azja-wschodnia/chiny/>

201 Obroty towarowe handlu zagranicznego ogółem i według krajów w 2024 r. (dane ostateczne), GUS, 2025 r.

chińskich towarów przez chińskie przedsiębiorstwa zależne w celu dalszej dystrybucji), lecz również z wysokiego poziomu importu chińskich towarów przez polskich przedsiębiorców jak również produktów zachodnich marek, których produkcja została ulokowana w Państwie Środka. Szacuje się, że co najmniej 30% polskiego importu z Chin stanowi import zaopatrzeniowy. Import chińskich towarów pośrednich z polskiej perspektywy ma istotne znaczenie, gdyż służą one jako komponenty do produkcji polskich towarów eksportowych²⁰².

b. Chińskie inwestycje w Polsce

Według danych NBP łączna wartość chińskich inwestycji bezpośrednich w Polsce na koniec 2019 r. wyniosła zaledwie 1,4 mld euro, wzrastając na koniec 2021 r. do 1,58 mld euro, na koniec 2023 r. do poziomu 1,68 mld euro, zaś w 2024 r. – 2,075 mld euro²⁰³.

W styczniu 2024 r. chiński koncern Tencent sfinalizował rozpoczęte jeszcze w lipcu 2023 r. przejęcie spółki Techland, polskiego producenta gier wideo. Wartość inwestycji, stanowiącej największą chińską transakcję M&A na terenie Europy w 2024 r. (oraz trzecią największą inwestycją bezpośrednią), szacuje się na 1,457 mld euro. Ponadto, jesienią 2024 r. chiński koncern Ningbo Ronbay ogłosił zakup zakładu w Koninie produkującego materiały katodowe (służące do budowy akumulatorów) od brytyjskiego koncernu Johnson Matthey. Jest to inwestycja tym bardziej zaskakująca, że nastąpiła już po unijnym głosowaniu w sprawie nałożenia dodatkowych ceł na chińskie pojazdy elektryczne, które Polska czynnie poparła. Tym samym łączna rzeczywista wartość chińskich nakładów inwestycyjnych w Polsce na koniec 2024 r. jest obecnie szacowana na 4,2 mld euro²⁰⁴.

Nawet biorąc pod uwagę ostatnie transakcje i nowe inwestycje, Chiny wciąż pozostają bardzo niewielkim inwestorem zagranicznym w Polsce. W 2024 r. udział Chin nie przekraczał nawet 0,67 % łącznej, skumulowanej wartości inwestycji zagranicznych na terenie Polski, które osiągnęły poziom ponad 308,4 mld euro. Dochody chińskich podmiotów ze zrealizowanych w Polsce inwestycji bezpośrednich wyniosły natomiast w 2024 r. 46,5 mln euro, z czego wypłacone dywidendy stanowiły 32,2 mln euro²⁰⁵.

Choć wartość chińskich inwestycji w ciągu ostatniego roku znacząco wzrosła, a Polska stała się drugim największym (po Węgrzech) miejscem kumulacji chińskiego kapitału w Europie Środkowo-Wschodniej, Polskę omijają największe chińskie projekty dotyczące rozbudowy sektora EV. Poza wspomnianą inwestycją w Koninie, najważniejsze przedsięwzięcia związane z branżą motoryzacyjną, zarówno obecnie realizowane jak też dopiero planowane, trafiają na Węgry, Słowację i do Hiszpanii, a w mniejszym zakresie także do Niemiec i Francji. Chociaż Polska stanowi obiektywnie atrakcyjne miejsce inwestycji motoryzacyjnych (realizowanych obecnie np. przez podmioty koreańskie), co wprost sygnalizowano stronie chińskiej np. w trakcie wizyty prezydenta Andrzeja Dudy w Chinach w czerwcu 2024 r., nie udało się dotąd przyciągnąć istotnych nowych inwestycji motoryzacyjnych. Dla porównania, wartość pojedynczej inwestycji koncernu CATL w węgierskim Debreczynie, ogłoszonej jeszcze w 2022 r., oszacowano na 7,34 mld euro. Kluczową rolę odgrywają czynniki polityczne. Wpływ na decyzje inwestycyjne Chin mogło mieć choćby zdecydowane stanowisko Polski w sprawie wprowadzenia dodatkowych ceł na importowane chińskie pojazdy elektryczne w październiku 2024 r.²⁰⁶ Należy mieć na uwadze także zawirowania związane z projektem marki Izera, rozwijanej początkowo we współpracy z koncernem Geely (właścicielem Volvo Cars), a następnie Chery. Projektem finalnie zablokowanym przez polski rząd na skutek niechęci wobec współpracy z firmą wywodzącą się z Państwa Środka. Nadto, za niemal 1/3 obecnych skumulowanych chińskich inwestycji odpowiada pojedyncza transakcja M&A (Techland), która z perspektywy polskich interesów nie stanowi istotnej wartości dodanej.

W przeciwieństwie do branży motoryzacyjnej, a zwłaszcza sektora EV, Polska stopniowo staje się miejscem coraz liczniejszych inwestycji chińskiego sektora e-commerce. Do największych z nich należy hub logistyczny koncernu SHEIN otwarty w grudniu 2025 r. w Kątach pod Wrocławiem. Inwestycja przedsiębiorstwa zarejestrowanego formalnie w Singapurze ma stać

202 Dane Ministerstwa Technologii i Cyfryzacji: <https://www.trade.gov.pl/kierunki-eksportu/azja-wschodnia/chiny/>

203 <https://nbp.pl/publikacje/cykliczne-materialy-analityczne-nbp/inwestycje-bezposrednie-zagraniczne/>

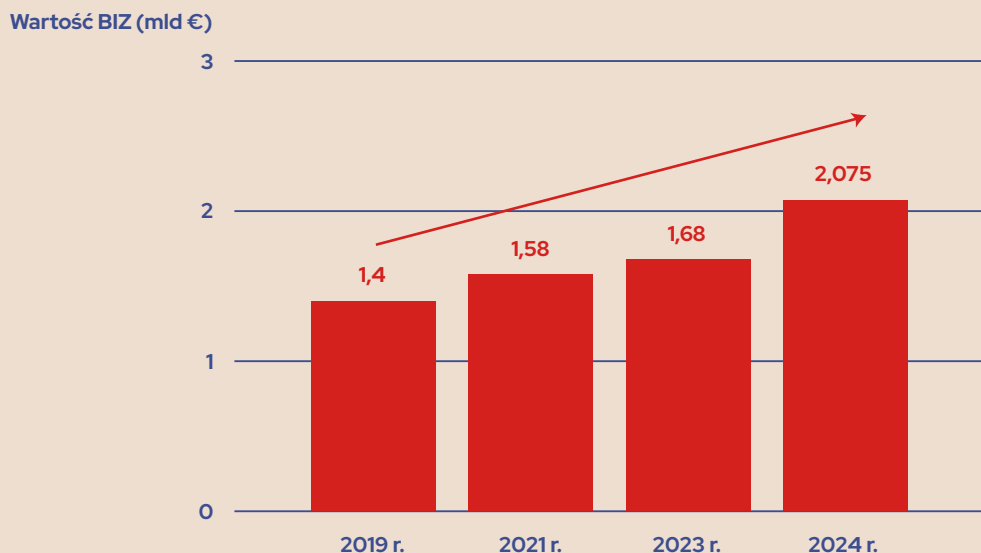
204 Rhodium Group, Mercator Institute for China Studies, Chinese FDI in Europe: 2024 Update, maj 2025 r.

205 <https://nbp.pl/publikacje/cykliczne-materialy-analityczne-nbp/inwestycje-bezposrednie-zagraniczne/>

206 Rhodium Group, Mercator Institute for China Studies, Chinese FDI in Europe: 2024 Update, maj 2025 r.

się głównym centrum spedycyjnym marki na terenie całej Europy, zatrudniającym łącznie nawet 5 tysięcy pracowników oraz obsługującym blisko 100 mln klientów. SHEIN deklaruje, że centrum logistyczne tworzone przez 12 magazynów działa we współpracy ze 170 lokalnymi przedsiębiorstwami i będzie stanowić najnowocześniejszy obiekt tego typu w Europie²⁰⁷.

CHIŃSKIE INWESTYCJE BEZPOŚREDNIE W POLSCE (2019–2024)

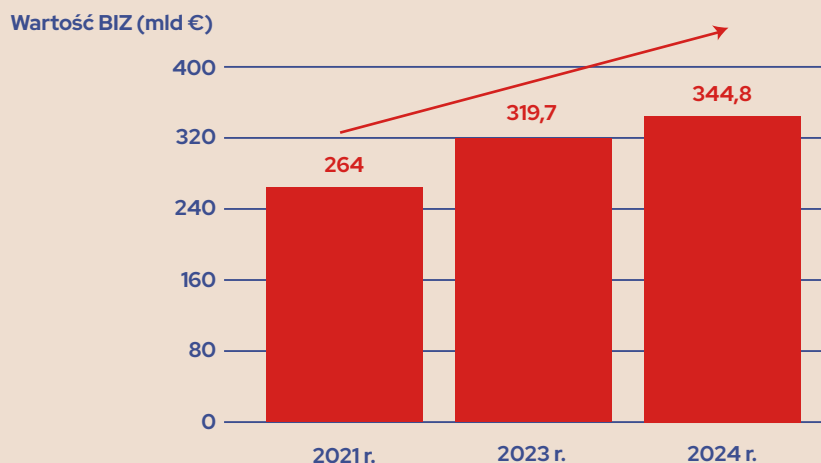


c. Polskie inwestycje w Chinach

Według danych NBP pod koniec 2021 r. skumulowane polskie inwestycje bezpośrednie w Chinach wyniosły zaledwie 264 mln euro. Cechują się trendem wzrostowym, gdyż do końca 2023 r. gdy osiągnęły one poziom 319,7 mln euro, zaś 2024 r. – 344,8 mln euro. Tym samym, inwestycje w Chinach stanowią 1% wszystkich polskich bezpośrednich inwestycji zagranicznych, których suma wynosiła w 2024 r. ponad 34,09 mld euro.

Dochody polskich przedsiębiorstw prowadzących działalność na terenie Chin cechują się natomiast relatywnie znaczną stopą zwrotu. W 2023 r. wyniosły one 71,8 mln euro, z czego 14,9 mln euro stanowiły wypłacone dywidendy, zaś w 2024 r. ogólne dochody wyniosły 55,9 mln euro, zaś dywidendy – 16,8 mln euro²⁰⁸.

SKUMULOWANA WARTOŚĆ INWESTYCJI POLSKICH W CHINACH (NBP)

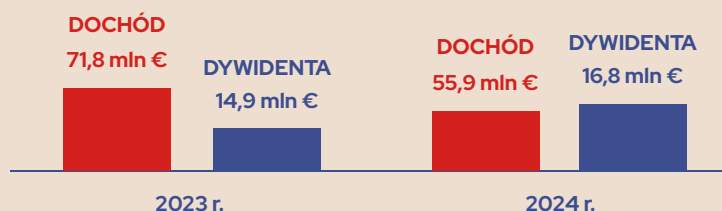


207 <https://businessinsider.com.pl/wiadomosci/shein-buduje-centrum-pod-wroclawiem-az-5-tys-miejsc-pracy/gg7c43w>

208 <https://nbp.pl/publikacje/cykliczne-materialy-analityczne-nbp/inwestycje-bezposrednie-polskie/>

Do największych polskich przedsiębiorstw działających na terenie Chin zalicza się m.in. KGHM, Selena, Davis, Aero AT, Aiut, Sanok Rubber Company, Maflow, Famur, Fasing, Solution4Labs, VTS Group, Hatrans, Toya. Większość polskich firm prowadzi działalność produkcyjną w Chinach w formie spółek joint venture we współpracy z podmiotami chińskimi²⁰⁹.

DOCHODY Z INWESTYCJI W CHINACH



d. Infrastruktura Jedwabnego Szlaku – strategiczny atut

Polska nabrała istotnego strategicznego znaczenia wraz z zainicjowaną w 2013 r. przez Chiny Inicjatywą Pasa i Szlaku. Przez Polskę przebiega bowiem najbardziej optymalna trasa kolejowa prowadząca z Chin do Europy, która umożliwiła transport lądowy chińskich towarów na masową skalę. Z tego względu przejście graniczne Polski z Białorusią Terespol-Brześć oraz znajdująca się tam bocznica kolejowa – tzw. Suchy Port w Małaszewiczach zaczęły odgrywać niebagatelną rolę w chińskim handlu prowadzonym z państwami UE.

Priorytetem Chin na terenie Polski od lat jest infrastruktura, zwłaszcza kolejowa, związana z rozwojem koncepcji RBI. Na tym tle pojawiły się pierwsze poważne rozbieżności w polityce polskiego rządu względem Chin. Pod koniec 2016 r. Agencja Mienia Wojskowego na polecenie MON Antoniego Macierewicza wycofała z przetargu nieruchomość położoną w Łodzi, która miała zostać przeznaczona pod rozbudowę trasy kolejowej Łódź-Chengdu, funkcjonującej w ramach RBI od 2013 r. Minister publicznie skrytykował inicjatywę Jedwabnego Szlaku jako wyraz chińskiego imperializmu, a nawet otwarcie wskazał Chiny jako zagrożenie dla niepodległego bytu Polski²¹⁰.

Mimo to, Suchy Port Przeladunkowy w Małaszewiczach odgrywa bardzo ważną rolę w chińskim eksporcie do Europy. W 2024 r. wielkość przewozów kolejowych między Chinami a UE wzrosła o 10,6 % do 745 900 TEU, zaś przejście w Małaszewiczach odpowiadało za obsługę ok. 90% z nich. Przewozy kolejowe stanowiły 3,7% całkowitego rocznego handlu między UE a Chinami. Port Przeladunkowy stanowi przy tym istotne źródło dochodów Skarbu Państwa. Między 2020 a 2024 r. cła i podatki pobierane w Małaszewiczach przyniosły 4,73 mld zł²¹¹, z czego tylko w 2024 r. wpływy Krajowej Administracji Skarbowej osiągnęły 740 mln zł²¹².

Rosnące znaczenie Portu w Małaszewiczach oraz wiążące się z tym zyski budżetowe skłoniły polskie władze do podjęcia modernizacji obiektu. W 2023 r. po kilkuletnich opóźnieniach przyjęto specustawę zakładającą jego modernizację i rozbudowę, zmierzającą do podwojenia potencjału Portu. Ostatecznie program kompleksowej przebudowy obiektu został zainicjowany na początku 2026 r. Inwestycja opiewająca na nawet 3,5 mld zł ma objąć blisko 180 km torów, zwiększyć przepustowość portu oraz dopuszczalny nacisk przyjmowanych składów kolejowych, a także dwukrotnie przyspieszyć prędkość ruchu kolejowego na obszarze Małaszewicz. Prace mają zakończyć się w 2028 r. zaś zmodernizowany Port ma zapewnić Polsce docelowo nawet 50 mld zł zysku w perspektywie następnych 10 lat²¹³.

Ponad dwuletnie opóźnienie było efektem problemów ze sfinansowaniem inwestycji oraz komplikacji geopolitycznych. Prace opóźnił kryzys na granicy białoruskiej oraz wybuch wojny na Ukrainie, które spowodowały, że Komisja Europejska odmówiła dofinansowania inwestycji z funduszu „Łącząc Europę” (CEF). Sytuację skomplikowała także struktura właścicielska

209 Dane Ministerstwa Technologii i Cyfryzacji: <https://www.trade.gov.pl/kierunki-eksportu/azja-wschodnia/chiny/>

210 <https://wiadomosci.onet.pl/lodz/mon-blokuje-lodzka-nitke-chinskiego-jedwabnego-szlaku-radni-apeluja-do-ministra/1n4gys6>

211 <https://polskieradio24.pl/artykul/3639575,suchy-port-w-malaszewiczach-do-rozbudowy-polska-odblokuje-zyle-zlota>

212 <https://logistyka.rp.pl/szynowy/art43008241-manewry-zapad-bija-rykoszetem-w-chiny-pekin-upomina-sie-o-kolejowa-trase-do-ue>

213 <https://polskieradio24.pl/artykul/3639575,suchy-port-w-malaszewiczach-do-rozbudowy-polska-odblokuje-zyle-zlota>

obiekty, zarządzanego przez spółkę Cargotor należącą do PKP Cargo, znajdującą się w złej sytuacji finansowej. Dopiero formalne przejęcie udziałów Cargotor przez PKP PLK na początku 2026 r. umożliwiło sfinansowanie wielomiliardowej inwestycji bez narażenia się na zarzut udzielenia pomocy publicznej²¹⁴.

Przejście w Małaszewiczach i jego strategiczne znaczenie od 2024 r. jest coraz częściej wykorzystywane przez polską dyplomację w relacjach z Chinami jako narzędzie nacisku na Białoruś, a pośrednio także na Rosję, zwłaszcza w kwestii działań hybrydowych na granicy białoruskiej czy ćwiczeń Zapad-2025. Przejście, tak jak cała granica polsko-białoruska, decyzją MSWiA zostało zamknięte w dniach 12–24 września 2025 r.²¹⁵.

Polska od niedawna stanowi nie tylko punkt docelowy chińskiego transportu lądowego wiodącego do Europy, ale również morskiego. Dzięki stopniowemu ociepleniu klimatu oraz zintensyfikowaniu współpracy rosyjsko-chińskiej, w 2024 r. otwarto na szeroką skalę dla ruchu komercyjnego nową drogę morską łączącą Chiny z Europą, zwany Arktycznym Jedwabnym Szlakiem. Już następnego roku zrealizowano na nim 103 rejsy tranzytowe z łącznym ładunkiem ok. 3,2 mln ton²¹⁶. We wrześniu 2025 r. singapurski²¹⁷ armator SEA LEGEND za pośrednictwem spółki ATC Cargo S.A. uruchomił połączenie kontenerowe wiodące Północną Drogą Morską wzdłuż arktycznego wybrzeża Rosji oraz Skandynawii, którego końcowym punktem jest Port Gdański. Przedsiębiorstwo dysponuje flotą 15 kontenerowców kursującą na obszarze portów Qingdao, Szanghaj, Ningbo, Felixstowe, Rotterdam, Hamburg i Gdańsk²¹⁸. 13 października 2025 r. po blisko 27 dniach podróży do Gdańska zawiął pierwszy kontenerowiec koncernu – Istanbul Bridge. Otwarcie nowego połączenia umożliwiającego serwis morski w Gdańsku ma istotne znaczenie dla chińskiej branży e-commerce działającej nie tylko na terenie Polski, ale całego regionu Europy Środkowej. Trasa arktyczna pozwala bowiem nie tylko skrócić o połowę czas frachtu morskiego oraz tym samym zmniejszyć koszty, ale także uniezależnić go od ryzyk związanych z napięciami geopolitycznymi na Bliskim Wschodzie²¹⁹.

e. Od współpracy do konfliktu

Polska nie posiada jednolitej, spójnej strategii działania wobec Chin i związanych z tym wytycznych polityki gospodarczej. Decyzje polskich władz są niejednokrotnie wzajemnie sprzeczne, a na przestrzeni lat zauważalna jest dychotomia polskiego podejścia do współpracy z Państwem Środka. O ile prezydent Andrzej Duda wielokrotnie sygnalizował chęć współpracy z Pekinem, o tyle nigdy nie uzyskał w tym zakresie adekwatnego wsparcia strony rządowej, niezależnie od opcji politycznej. Żaden z polskich gabinetów ostatnich 15 lat, zarówno rząd Beaty Szydło, Mateusza Morawieckiego jak Donalda Tuska, nie prowadził realnych, efektywnych działań mających na celu zwiększenia dostępności chińskiego rynku dla polskich przedsiębiorców, ani pozyskania chińskich inwestycji, zwłaszcza dotyczących sektora motoryzacyjnego.

Relacje dwustronne Chin i Polski przez ostatnie 15 lat przeszły głęboką ewolucję od obiecującej współpracy po narastającą wrogość. Już w 2012 r. po wizycie chińskiego premiera Wen Jiabao w Warszawie Polska dołączyła do inicjatywy 17+1, promującej relacje biznesowe i inwestycyjne między Chinami a państwami Europy Środkowo-Wschodniej. Zmiana władzy w Polsce w 2015 r. z początku nie przerwała ocieplenia wzajemnych stosunków gospodarczych. Pierwsza z trzech wizyt prezydenta Andrzeja Dudy w Chinach doprowadziła do oficjalnego przystąpienia przez Polskę do Inicjatywy Pasa i Szlaku. Podpisano wówczas także memoranda o współpracy między Bankiem Gospodarstwa Krajowego i Industrial and Commercial Bank of China (ICBC), ICBC a Polską Agencją Informacji i Inwestycji Zagranicznych (PAIIIZ) oraz bilateralną umowę o współpracy w turystyce. Nie udało się wówczas wynegocjować zniesienia trwającego od 2001 r. embarga na polską wołowinę. Relacje bilateralne osiągnęły szczyt w 2016 r. gdy nastąpiła wizyta prezydenta Xi Jinpinga w Polsce, a Polska przystąpiła do Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych²²⁰. W maju 2017 r. Polska jako jedyna z państw europejskich reprezentowana przez premier Beatę Szydło uczestniczyła w organizowanym w Chinach oficjalnym I Forum Pasa i Szlaku.

214 <https://polskieradio24.pl/artykul/3639575,suchy-port-w-malaszewiczach-do-rozbudowy-polska-odblokuje-zyle-zlota>

215 <https://biznesalert.pl/polska-otwiera-granice-z-bialorusia-transport-wraca-na-nowy-jedwabny-szlak/>

216 <https://chnl.no/news/main-results-of-nsr-transit-navigation-in-2025/>

217 chiński koncern zarejestrowany w Singapurze

218 <https://www.gospodarkamorska.pl/do-polski-zawita-pierwszy-serwis-przez-arktyke-86924>

219 <https://www.portalmorski.pl/zegluga/59184-pierwszy-chinski-arktyczny-kontenerowiec-zawinal-do-gdanska>

220 Justyna Szczudlik, Polska w polityce zagranicznej Chin – nie tylko gospodarka, PISM, 16.06.2016 r.

Wzajemne relacje uległy stopniowemu pogorszeniu od 2017 r. i proces ten trwa do dziś. Kluczowe znaczenie dla polskiej polityki zagranicznej prowadzonej wobec Chin odgrywa kwestia ich relacji z Rosją oraz postrzeganie Pekinu jako systemowego rywala bloku państw kolektywnego Zachodu. W oficjalnym dokumencie MSZ „Polska Strategia Polityki Zagranicznej 2017–2021” Chiny zostały zdawkowo wspomniane wyłącznie jako partner inwestycji infrastrukturalnych RBI. Na relacje obu państw negatywnie wpłynęły aresztowania w latach 2019–2021 przez ABW obywatela Chin Weijinga W. podejrzanego o szpiegostwo²²¹. Relacje uległy dalszemu osłabieniu po rosyjskiej inwazji na Ukrainę w 2022 r.

O ile druga podróż Prezydenta RP w Chinach w lutym 2022 r. podczas ceremonii otwarcia Zimowych Igrzysk Olimpijskich odbywała się w specyficznych warunkach (pandemia oraz napięcia przed wybuchem wojny rosyjsko-ukraińskiej) i nie odegrała większej roli politycznej, o tyle ostatniej wizycie Andrzeja Dudy w czerwcu 2024 r. towarzyszyła misja handlowa zorganizowana przez Polską Agencję Inwestycji i Handlu (PAIH). W jej skład wchodził m.in. przedstawiciele Krajowej Rady Drobiarstwa – Izby Gospodarczej (KRD-IG), Polskiego Stowarzyszenia Małych i Średnich Przedsiębiorstw, FASING Sino-Pol (Beijing) Mining Equipment and Tools (sprzęt górniczy), Polskiego Bractwa Kawalerów Gutenberga (branża poligraficzna), Ptak Warsaw Expo, a także przedsiębiorstw branży IT, fintech oraz rynku kosmetycznego. Przedstawiciele misji uczestniczyli następnie w obradach Polsko-Chińskiego Forum Gospodarczego, zakończonych podpisaniem szeregu porozumień o współpracy²²².

W kontraście do aktywności Prezydenta RP na kierunku chińskim – abstrahując od jej skuteczności – stoi postawa kolejnych polskich rządów. Od czasu pierwszej i jedynej dotąd wizyty Donalda Tuska w 2008 r. oraz wcześniej wspomnianej podróży Beaty Szydło na Forum Jedwabnego Szlaku, polscy premierzy nie organizowali żadnych oficjalnych wizyt do Chin, umożliwiających zaangażowanie obszernych delegacji biznesowych.



Wspomniana wcześniej infrastruktura strategiczna nie była dotąd dostatecznie wykorzystywana przez polską dyplomację na potrzeby ekonomiczne. Polska opóźnia rozbudowę Portu w Małaszewiczach bądź hubu logistycznego w Łodzi, ani nie stosuje istniejącej infrastruktury jako karty przetargowej w negocjacjach z Pekinem. Nawet niedawne zamknięcie przejścia granicznego z Białorusią, a tym samym przerwanie komunikacji lądowej chińskiego handlu z Europą nie służyło Polsce per se do realizacji celów gospodarczych, lecz czysto politycznych. Towarzyszące presji na Białoruś formalne zakończenie embarga na polskie produkty mięsne stanowiło wdrożenie ustaleń sprzed niemal roku, nie zaś rzeczywiste ustępstwo czy gest strony chińskiej.

Polska jest co do zasady bierna w unijnej debacie dotyczącej zagadnień dotyczących Chin. Odstępstwem od tego było aktywnie poparcie w październiku 2024 r. wprowadzenia przez Unię Europejską dodatkowych ceł na importowane chińskie pojazdy elektryczne. Należy podkreślić, że decyzja zapadła stosunkowo niewielką jak na realia UE większością głosów – Polska znalazła się wśród 10 państw (m.in. Francji) głosujących za cłami wobec 5 państw przeciwnych (w tym Niemiec) i dalszych 12 wstrzymujących się²²³. Decyzja jest tym bardziej zaskakująca, gdyż Polska nie dysponuje rodzimym przemysłem motoryzacyjnym (w ścisłym rozumieniu tego słowa), którego interesy byłyby bezpośrednio narażone przez chińską ekspansję sektora EV, zaś oczekiwane pozytywne skutki ceł w postaci wzmożonych inwestycji na terenie Europy w miejsce importu nastąpiłyby

221 <https://www.abw.gov.pl/pl/informacje/1872,Weijing-W-ponownie-zatrzymany.html>

222 <https://www.paih.gov.pl/news/polsko-chinskie-forum-gospodarcze-z-honorowym-udzialem-prezydenta-rp-andrzeja-dudy/>

223 <https://www.pism.pl/publikacje/przelomowa-decyzja-ue-ostateczne-cla-na-chinskie-samochody-elektryczne>

również w przypadku zajęcia mniej konfrontacyjnego, neutralnego stanowiska. Nie dziwi więc fakt, że po naciskach chińskich władz w dniu 30 marca 2025 r. zakończono rozpoczęty niespełna rok wcześniej montaż pojazdów modelu Leapmotor T03 w fabryce FCA Poland w Tychach. Zarazem Stellantis przeniósł produkcję modeli serii B (m.in. B10) do zakładu w Saragossie w Hiszpanii.

Polska zdecydowała się także na najbardziej restrykcyjne w całej UE ograniczenia w zakresie cyberbezpieczeństwa. Polska zamierza wprowadzić procedury wykluczenia dostawcy, uwzględniając nie tylko aspekty techniczne, ale także geopolityczne, takie jak powiązania dostawcy usług z państwami trzecimi spoza UE lub NATO. Polska uznaje wszystkie komponenty ICT za krytyczne, rozszerzając je na elementy pasywne, sieci mobilne wszystkich generacji (3G, 4G, 5G) oraz sieć stacjonarną. Potencjalne wykluczenia mogą obejmować 18 sektorów gospodarki objętych Dyrektywą NIS2²²⁴ oraz obowiązek usunięcia infrastruktury należącej do podmiotów niespełniających wymagań (tj. będącym dostawcą wysokiego ryzyka – HRV)²²⁵. Wdrażający dyrektywę projekt ustawy o zmianie ustawy o krajowym systemie cyberbezpieczeństwa (UKSC) oraz niektórych ustaw w praktyce może potencjalnie ograniczyć działalność chińskiego koncernu Huawei na polskim rynku²²⁶.

224 tj. energię, transport, bankowość i infrastrukturę rynków finansowych, ochronę zdrowia, zaopatrzenie w wodę pitną i jej dystrybucję, zbiorowe odprowadzanie ścieków, infrastrukturę cyfrową, zarządzanie usługami ICT, przestrzeń kosmiczną,

225 <https://www.ey.com/content/dam/ey-unified-site/ey-com/pl-pl/noindex/ey-regulacje-nis2-i-5g-toolbox.pdf>

226 <https://www.gazetaprawna.pl/wiadomosci/kraj/artykuly/10544995,huawei-apeluje-do-polskiego-rzadu-w-sprawie-ustawy-o-cyberbezpieczenstwie.html>

VI. ZAKOŃCZENIE

1. Rachunek korzyści i ryzyka. Podsumowanie

Wszystkie opisane państwa cechują się ujemnym bilansem handlowym w wymianie towarowej z Chinami, który jest redukowany na dwa sposoby. Pierwszym jest intensyfikacja krajowego eksportu na rynek chiński, dążąca do wyrównania bilansu przez większą równowagę handlową. Drugim jest ograniczanie chińskiego importu poprzez bezpośrednią dywersyfikację dostaw określonych towarów lub przez presję celną, zmniejszającą ekonomiczną atrakcyjność wwożonych towarów.

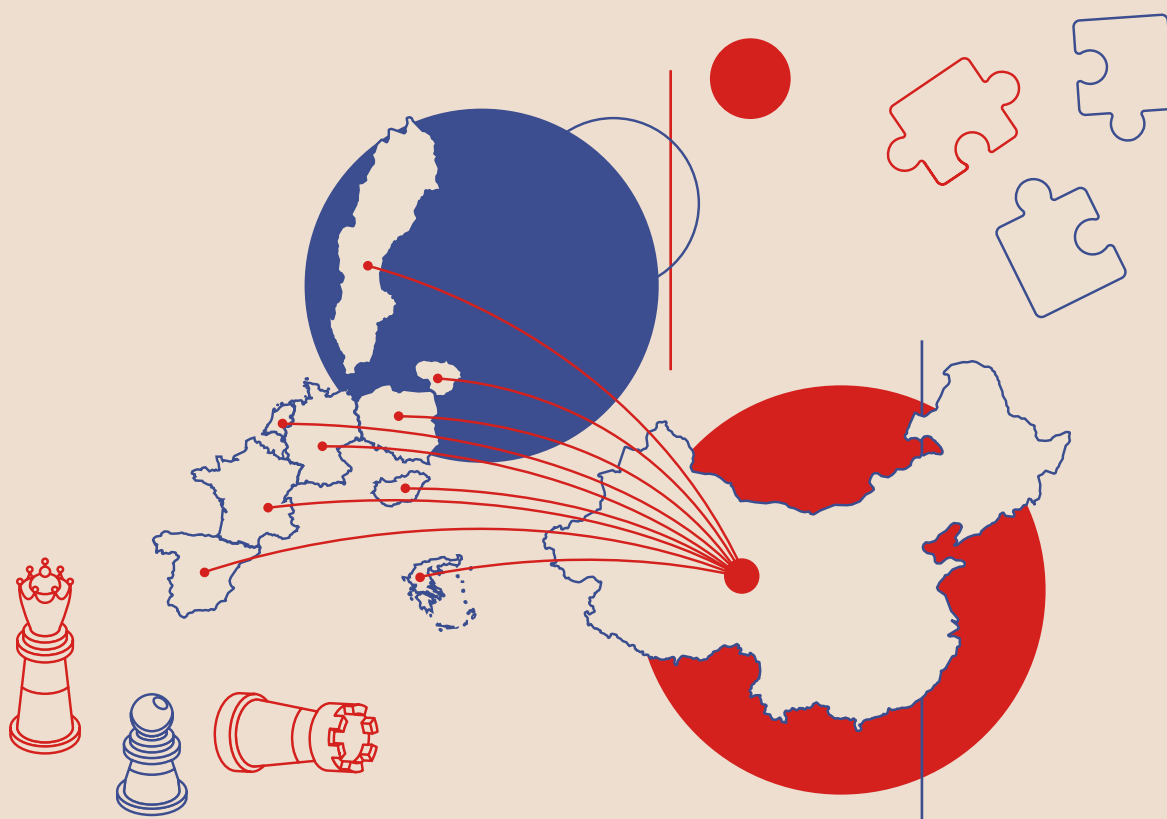
Wśród chińskich inwestycji widać pozytywną z europejskiego punktu widzenia tendencję – odejście od transakcji M&A na rzecz inwestycji Greenfield/Brownfield. Obecny chiński model inwestycyjny jest co do zasady zgodny z założeniami transformacji energetycznej oraz doktryną europejskiej suwerenności. Polityka celna UE sprzyja ograniczeniu importu pojazdów elektrycznych, zmuszając Chiny do zwiększenia inwestycji sektora motoryzacyjnego w Europie.

Europejskie inwestycje w Chinach są domeną wąskiego grona najsilniejszych gospodarczo państw członkowskich Unii Europejskiej. Stanowią lukratywne źródła dochodu. Skuteczność inwestycji jest powiązana z pozycją inwestora, wspieranego przez zaplecze polityczne własnego państwa lub autonomiczną siłę własnego kapitału.

Strategiczna współpraca z Chinami nie oznacza automatycznego uzyskania dostępu do rynku chińskiego dla własnego eksportu i inwestycji. Natomiast, kooperacja zapewnia w ostatnich latach znaczne, wielomiliardowe chińskie inwestycje bezpośrednie, lokowane tam znacznie chętniej niż w państwach zachowujących polityczny dystans. Chińska aktywność realizowana jest zazwyczaj przy ograniczonej współpracy z lokalnymi przedsiębiorstwami. Zarazem, Chiny wymagają lojalności od

państw z którymi oficjalnie współpracują. Nawet Hiszpania nie uniknęła ceł odwetowych na własne produkty rolne po tym, gdy wstrzymała się od głosu nad przyjęciem antychińskich ceł antysubsydyjnych. Z drugiej strony, współpraca wymaga również pewnej dozy asertywności i aktywności. Hiszpania stała się miejscem wielkich inwestycji dopiero po tym jak zagroziła poparciem ceł, zaś Węgry grają wykorzystaniem prawa weta na forum UE. Zachowująca bierność Grecja znajduje się w najgorszej pozycji, nie przyciągając wielkich inwestycji ani nie przebijając się na rynku chińskim.

Państwa podejmujące strategiczną rywalizację z Chinami czerpią ze swojej postawy najmniej wymiernych korzyści ekonomicznych. Rywalizacja nie oznacza redukcji deficytu handlowego i skutecznego zamknięcia własnego rynku przed importem chińskich towarów. Państwa wskazane jako przyjmujące doktrynę strategicznej rywalizacji mają równie silnie zaburzony bilans wymiany, co państwa blisko współpracujące z Chinami. Jednocześnie, dostęp do rynku chińskiego jest dla nich silnie ograniczony, zarówno przez złe relacje z Pekinem, jak też względy bezpieczeństwa i własne działania w tym zakresie. Strategiczna rywalizacja eliminuje bądź znacznie ogranicza zainteresowanie chińskich inwestorów, a zarazem zamyka dostęp europejskim przedsiębiorcom. Wyjątkiem pozostaje państwo o wielkich możliwościach i o znacznej obecności, jakim jest Holandia. Państwa odżegnujące się od współpracy z Chinami nie otrzymują przy tym ekonomicznej rekompensaty od potęg rywalizujących z Chinami. Stany Zjednoczone nie premiuje swoich sojuszników poprzez własne inwestycje, a wręcz redukują planowane inwestycje bezpośrednio kierując się czysto ekonomicznymi kalkulacjami, o czym przekonała się Polska. Pomocy nie otrzymała również Holandia blokująca – na prośbę USA – chińską sprzedaż swojego najcenniejszego towaru eksportowego, jakim są urządzenia służące do produkcji półprzewodników.



W zdecydowanie lepszej pozycji znajdują się państwa podejmujące politykę balansowania. Hedging udowadnia, że można prowadzić z Chinami interesy na wielką skalę zachowując przy tym strategiczny dystans. To właśnie państwa balansujące czerpią największe profity na polu współpracy gospodarczej. Osiągają największy eksport, skutecznie dążą do przywrócenia równowagi handlowej, realizują inwestycje bezpośrednio w Chinach na wielką skalę i czerpią z tego pokaźne zyski. Czołowe gospodarki UE, takie jak Niemcy i Francja aktywnie zabiegają o chińskie inwestycje, a jeszcze aktywniej same inwestują na terenie Chin. Walka o dostęp do chińskiego rynku oraz większe zaangażowanie Chin jest dla nich specyficzną metodą realizacji unijnej doktryny de-riskingu. Chińskie projekty inwestycyjne są często realizowane z europejskimi kontrahentami w formie

spółek joint venture, umożliwiających partycypację w zyskach oraz wymianę technologiczną. Opłaczalne jest również odmienne podejście. Chłodne, niekiedy wręcz nieprzyjazne relacje z Chinami nie oznaczają wyrzeczenia się interesów. Szwecja jest w stanie minimalizować obecność Chin na swoim rynku, jednocześnie prowadząc tam znaczne inwestycje i intensywnie eksportując swoje towary. Wreszcie, zachowując dyplomatyczną autonomię są w stanie utrzymywać równie bliskie relacje z Pekinem co z jego wrogami.

2. Wnioski dla Polski

Polska nie posiada spójnej strategii działania wobec Chin – i traci na tym. Polska polityka jest reaktywna i fragmentaryczna. Rządzący po wielokroć oczekują sprzecznych rezultatów wobec podejmowanych działań. Dominuje perspektywa bezpieczeństwa i przestrzegania prymatu interesów Stanów Zjednoczonych nad benefitami gospodarczymi. Strategiczna rywalizacja państw NATO zmniejsza szanse na nawiązanie w przyszłości efektywnej współpracy z Chinami, chociażby w zakresie projektu Izera.

Polityka chińska w wykonaniu polskich władz jest od lat niekonsekwentna. Polska z jednej strony zajmuje nieprzychylną Chinom pozycję, zaś z drugiej od czasu do czasu podejmuje nieśmiałe próby zacieśniania współpracy gospodarczej. Brak współdziałania międzyresortowego oraz rządu i prezydenta, niezależnie od uwarunkowań politycznych, szkodzi polski biznes na niepowodzenie. Polska – w przeciwieństwie do Francji – nie wykorzystuje dyplomacji na najwyższym szczeblu do należytego lobbowania interesów polskich przedsiębiorstw na rynku chińskim. Z uwagi na specyfikę ustrojową oraz historyczną, chiński rynek jest zamknięty i silnie uzależniony od czynników politycznych – polskie spółki nie mają do niego swobodnego dostępu. Prawdziwą bolączką są nieustanne embargo na produkty rolne i mięsne. Podejście polskich decydentów jest niezrozumiałe i stawia pod znakiem zapytania stabilność dalszych relacji polsko-chińskich.

Jednocześnie Polska nie uzyskuje żadnych benefitów z obecnego, konfrontacyjnego podejścia wobec Chin, ani nie szuka realnej alternatywy, pozwalającej zastąpić oddalające się perspektywy rynku chińskiego. Polski eksport do Chin jest znikomy, a wzajemny bilans handlowy fatalny, również na tle innych państw członkowskich UE. Polskę omijają wielkie, strategiczne inwestycje, również ze strony zachodnich koncernów, takie jak fabryka półprzewodników Intel'a w Miękinie k. Wrocławia o szacowanej wartości 4,6 mld dolarów.

W obecnej sytuacji optymalnym rozwiązaniem jest przyjęcie opisanego powyżej modelu balansowania, stosowanego z powodzeniem przez najsilniejszych graczy Unii Europejskiej. Pozwoliłoby to efektywniej wykorzystać w negocjacjach z Pekinem atut jakim jest wynikający z geograficznego położenia Polski potencjał logistyczny. Polska w relacjach z Chinami nie wykorzystuje bowiem należycie swojego strategicznego potencjału. Warszawa powinna bowiem z jednej strony wspierać atrakcyjność szlaków handlowych uwzględniających Polskę – lądową trasę północną Nowego Jedwabnego Szlaku, a także Północną Drogę Morską, rozwijając krajową infrastrukturę pozwalającą obsłużyć rosnący ruch cargo (Małaszewicze oraz Gdańsk). Centralny Port Komunikacyjny (obecnie: Port Polska) powinien bazować na obsłudze ruchu przesiadkowego do Azji, a w wymiarze biznesowym na obsłudze cargo. Jednocześnie, Polska powinna przyciągać chińskie inwestycje logistyczne i spedycyjne, rozprowadzające importowane towary zwłaszcza na terenie Europy Środkowej. Mimo napięć geopolitycznych, wciąż jesteśmy miejscem kolejnych wielkich projektów, takich jak hub koncernu e-commerce SHEIN we Wrocławiu. Polska posiada przewagę geograficzną, która w połączeniu z rozwiniętą infrastrukturą transportową może plasować nas jako europejski hub logistyczny dla przesyłu z Azji i Ameryki.

Wreszcie, Polska nie powinna bać się używać swoich atutów geograficznych w celu ochrony własnych interesów gospodarczych. Lądowa brama chińskiego handlu z Europą w postaci Suchego Portu w Małaszewiczach służyła dotąd wyłącznie polityce wschodniej skierowanej do Rosji i Białorusi niż negocjowaniu pozycji polskiego biznesu w Chinach lub wspieraniu strategicznych inwestycji bezpośrednich. W końcu, jak słusznie zauważył Emmanuel Macron, Jedwabny Szlak nie może prowadzić tylko w jedną stronę.

Niewątpliwą zaletą chińskich inwestycji jest brak konkurencji ze strony rodzimego przemysłu i związanych z tym zagrożeń. Wręcz przeciwnie, otwarcie się na nową falę chińskich inwestycji stanowi niepowtarzalną szansę dla polskiej gospodarki. To

napływ technologii i innowacji, rozwój dla polskich przedsiębiorstw współpracujących z inwestorami, a także przyspieszenie zielonej transformacji (zwłaszcza w elektromobilności, systemach bateryjnych i robotyce). Doświadczenie pokazuje, że inwestycje mogą być realizowane na własnych warunkach – Poprzez spółki joint venture, z uwzględnieniem krajowego łańcucha dostaw, we współpracy z krajowymi podmiotami i z możliwie wysokim odsetkiem lokalnych pracowników wśród kadry tworzonych zakładów. Polska ma przy tym odpowiedni potencjał gospodarczy by stać się atrakcyjnym miejscem dla wielkich chińskich inwestycji. Posiada przyjazny klimat inwestycyjny – zwłaszcza niższe koszty produkcji niż na zachodzie Europy, rosnącą sieć logistyczną na potrzeby przemysłu oraz połączenia komunikacyjne z pozostałymi państwami członkowskimi UE.

Zajęcie asertywnego stanowiska przy jednoczesnym otwarciu się na chińskie inwestycje nie stoi w sprzeczności z polityką Unii Europejskiej. O chińskie inwestycje motoryzacyjne z powodzeniem starają się kluczowi gracze na scenie UE, w tym Niemcy i Francuzi. Obecny model chińskich inwestycji w Europie jest – co do zasady – z perspektywy Polski oraz UE korzystny. Wymagające znacznych nakładów inwestycje Greenfield podejmowane w miejsce transakcji M&A, zwłaszcza w sektorze EV, pozytywnie oddziałują na gospodarkę państw przyjmujących. Ponadto, przeniesienie produkcji z Chin do Europy oznacza wysoce pożądane zmniejszenie importu i tym samym deficytu handlowego. Polska nie może pozostać na końcu europejskiego wyścigu, zwłaszcza że sama przyczyniła się do zwiększenia chińskiej obecności produkcyjnej w Europie dzięki przyjęciu przez UE restrykcyjnej polityki celnej.



ZESTAWIENIE DELEGACJI BIZNESOWYCH

Niemcy

- 2022 r., 2024 r.** Wizyty kanclerza Olafa Scholza do Pekinu
przybywały delegacje ograniczone do 12 przedsiębiorstw
- luty 2026 r.** Wizyta Friedricha Merza w Chinach
liczna delegacja biznesowa złożona z przedstawicieli 30 niemieckich przedsiębiorstw

BOSCH

SIEMENS

MERCEDES-BENZ

AIRBUS

 biorący udział w obradach Chińsko-Niemieckiego Komitetu Doradczego ds. Gospodarczych

Francja

- styczeń 2018 r.** Pierwsza wizyta prezydenta Emmanuela Macrona w Chinach
delegacja złożona z 50 "liderów francuskiego biznesu"

AIRBUS

AREVA (ORANO)

SAFRAN

EDF

AUCHAN

PRZEDSTAWICIELE STARTUPÓW TECHNOLOGICZNYCH
- listopad 2019 r.** Druga wizyta Emmanuela Macrona w Chinach
30 przedstawicieli francuskich przedsiębiorstw

AIRBUS

THALES

SAFRAN

EDF

ENGIE

TOTAL

DANONE

PERNOD RICARD

BIGARD

LVMH

L'ORÉAL

VEOLIA

SUEZ

LACTALIS
- kwiecień 2023 r.** Trzecia wizyta Emmanuela Macrona w Chinach
50 osobowa wielobranżowa delegacja biznesowa

AIRBUS

ALSTOM

EDF

VEOLIA

LVMH

L'ORÉAL
- grudzień 2025 r.** Czwarta podróż prezydenta Francji Emmanuela Macrona
delegacja biznesowa złożona z przedstawicieli 30 podmiotów

AIRBUS

ALSTOM

EDF

BNP PARIBAS

SCHNEIDER ELECTRIC

BIGARD

DELEGACI FRANCUSKICH FEDERACJI NABIAŁOWYCH I DROBIARSKICH

Szwecja

- **2017 r.** Wizyty premiera Stefana Löfvena w Pekinie
delegacja 25 przedstawicieli szwedzkich koncernów rządowej inicjatywy Team Sweden
 - VOLVO**
 - SCANIA**
 - BABYBJÖRN**
 - H&M**
 - FJÄLLRÄVEN**
 - ZOUND INDUSTRIES**
- **2025 r.** Wizyta MSZ Marii Malmer Stenergard w Pekinie
brak delegacji

Polska

- **czerwiec 2024 r.** Wizyta Prezydenta RP Andrzeja Dudy
misja handlowa zorganizowana przez Polską Agencję Inwestycji i Handlu (PAIH)
 - KRAJOWA RADA DROBIARSTWA – IZBA GOSPODARCZA (KRD-IG)**
 - POLSKIE STOWARZYSZENIE MAŁYCH I ŚREDNICH PRZEDSIĘBIORSTW**
 - FASING SINO-POL (BEIJING) MINING EQUIPMENT AND TOOLS (SPRZĘT GÓRNICZY)**
 - POLSKIE BRACTWO KAWALERÓW GUTENBERGA (BRANŻA POLIGRAFICZNA)**
 - PTAK WARSAW EXPO**
 - PRZEDSTAWICIELE PRZEDSIĘBIORSTW BRANŻY IT, FINTECH ORAZ RYNKU KOSMETYCZNEGO**



[/company/asianforum](https://www.linkedin.com/company/asianforum)



www.asianforum.pl



office@asianforum.pl

