

Biuletyn Ośrodka Badań Azji
Centrum Badań nad Bezpieczeństwem
Akademii Sztuki Wojennej

Numer 16 | marzec 2018

Autorzy:

Alicja Bachulska, Krzysztof Iwanek, Przemysław Lesiński, Łukasz Sarek

Redakcja biuletynu:

Krzysztof Iwanek

Ośrodek Badań Azji
Centrum Badań nad Bezpieczeństwem
Akademia Sztuki Wojennej
al. gen. A. Chruściela „Montera” 103
00-910 Warszawa

Tel.: 261-814-484
E-mail: osrodekbadanazji@akademia.mil.pl
Twitter: @osrodekazji

Wszelkie opinie i uwagi na temat publikacji proszę przesyłać na ww. adres e-mail.

Spis treści

Podsumowania tekstów	5
Instytucjonalizacja rządów silnej ręki w Chinach. Zniesienie ograniczeń kadencyjności przewodniczącego ChRL	
<i>Alicja Bachulska</i>	<i>9</i>
Przejęcie części akcji Daimlera przez założyciela chińskiego Geely. Reakcje w Niemczech i wnioski dla Polski	
<i>Łukasz Sarek</i>	<i>13</i>
Rozpoczęcie budowy gazociągu TAPI w Afganistanie. Realna szansa czy propaganda sukcesu?	
<i>Przemysław Lesiński</i>	<i>27</i>
Japonia coraz bliżej stworzenia pierwszej brygady amfibijnej	33
Pakistan wyśle żołnierzy do Arabii Saudyjskiej	
<i>Krzysztof Iwanek</i>	<i>35</i>

Podsumowania tekstów

Instytucjonalizacja rządów silnej ręki w Chinach. Zniesienie ograniczeń kadencyjności przewodniczącego ChRL

Alicja Bachulska

W niedzielę 11 marca 2018 r. Ogólnochińskie Zgromadzenie Przedstawicieli Ludowych niemal jednogłośnie przegłosowało decyzję o zmianach w konstytucji Chińskiej Republiki Ludowej (ChRL), w tym o zniesieniu zapisu ograniczającego ilość kadencji sprawowanych przez przewodniczącego ChRL. Ruch ten potwierdził konsolidację władzy obecnego przewodniczącego: Xi Jinpinga. Zmiana zapisów w treści konstytucji może mu potencjalnie pozwolić na dożywotnie rządy. Jest ona również dowodem na postępujący demontaż tzw. systemu pokojowej sukcesji, który od kilku dekad zapewniał zmianę pokoleniową w rządowych strukturach. Chociaż porównywanie Xi do współczesnego Mao jest zdecydowanie wyolbrzymione, zniesienie limitu kadencji jest niewątpliwie sygnałem powrotu rządów silnej ręki. Jakkolwiek złamanie zasad rządzących sukcesją władzy w strukturach KPCh jest na pierwszy rzut oka sygnałem, że chińskie władze są nieprzewidywalne, paradoksalne jest ono rodzajem gwarancji, że w niepewnym środowisku międzynarodowym to właśnie Chiny pozostaną stabilne. W kontekście międzynarodowym, pomimo relatywnie stabilnego kursu politycznego, zmiany te prawdopodobnie pogłębią postrzeganie ChRL jako zagrożenia. Długofalowe skutki tych reform są trudne do przewidzenia, ale w krótkiej perspektywie należy liczyć się z dalszą centralizacją władzy i obsadzaniem kolejnych stanowisk przez ludzi związanych z Xi Jinpingiem.

Przejęcie części akcji Daimlera przez założyciela chińskiego Geely. Reakcje w Niemczech i wnioski dla Polski

Łukasz Sarek

W lutym br. założyciel chińskiego koncernu Geely Li Shufu przejął kontrolę nad prawie 9,7 proc. akcji niemieckiego koncernu samochodowego Daimler. Analitycy i niemieccy politycy wyrazili wątpliwości dotyczące: zgodności tego przejęcia z wymogami niemieckiego nadzoru finansowego, roli chińskiego państwa w transakcji, intencji nowego udziałowca i korzyści dla Daimlera. Jest to kolejne wejście chińskiej firmy do jednego z czołowych niemieckich przedsiębiorstw dysponujących zaawansowaną technologią.

W reakcji na tę inwestycję można spodziewać się dalszego rozszerzenia zakresu uprawnień organów niemieckiej administracji do kontrolowania i blokowania zagranicznych inwestycji. Również prawdopodobne jest jeszcze silniejsze dążenie niemieckiego rządu do wprowadzenia bardziej jednolitego mechanizmu kontroli BIZ we wszystkich państwach UE. Jego celem byłaby możliwość zablokowania przejęć

przedsiębiorstw dysponujących technologiami krytycznymi z punktu widzenia szeroko rozumianego bezpieczeństwa państw oraz kluczowymi dla zachowania przez europejskie firmy przewagi konkurencyjnej.

Inwestycja w Daimlerze jest przykładem rozbieżności między deklaracjami chińskich inwestorów a rzeczywistymi intencjami i celami. Wyważone, ale ostrożne stanowisko zarządu Daimlera wynika z dążenia do ochrony interesów firmy: technologii, know how i związanej z nimi konkurencyjnej pozycji na rynku. Wynika również z dobrych relacji z już sprawdzonymi partnerami. Reakcja Daimlera na działania nowego chińskiego inwestora jest wartościowym wzorem do analizowania i recypowania.

Z punktu widzenia polskich interesów krytyczne podejście niemieckiego rządu do chińskich projektów oferuje możliwość współpracy z Niemcami i innymi państwami w zakresie stworzenia wspólnych dla całej Unii reguł postępowania wobec chińskich inwestycji i inwestorów. Należy jednak przy tym uwzględnić odmienne oczekiwania Polski w stosunku do chińskich inwestycji. Liczba polskich firm, które ze względu na posiadaną technologię lub pozycję rynkową mogłyby być przedmiotem chińskich inwestycji jest obecnie bardzo ograniczona. Przybywa jednak przedsiębiorstw, szczególnie w niszowych branżach, które rozwijają nowe technologie i innowacyjne rozwiązania, a w przyszłości mogą stać się atrakcyjnym obiektem do przejęć.

Należy dążyć do spójnego uregulowania kwestii podstaw i zakresu prześwietlania zagranicznych inwestycji i kompetencji poszczególnych organów administracji państwowej. Może to być w przyszłości istotne dla zapewnienia sprawnej reakcji – zwłaszcza w świetle coraz bardziej wyrafinowanych mechanizmów działania chińskich przedsiębiorstw. Pożądane jest również, jak to miało do tej pory miejsce w wypadku reakcji władz niemieckich na działania Li Shufu, wypracowanie i prezentowanie spójnego stanowiska zarówno przez przedstawicieli władz centralnych jak i administracji terenowej i samorządów wobec chińskich inwestycji. Wskazane jest również określenie jasnych zasad co do zakresu, w którym zagraniczni inwestorzy spoza EU i kręgu krajów sojuszniczych, w tym chińscy, mogą spodziewać się ograniczeń lub blokady możliwości operowania. Pozwala to z jednej strony na zwiększenie pewności inwestorów co do stanowiska państwa polskiego przy jednoczesnym zabezpieczeniu polskich interesów. Z drugiej strony pozwala ograniczyć możliwości rozgrywania przez chińskie władze czy chińskie przedsiębiorstwa ewentualnych różnic stanowisk w łonie administracji rządowej i samorządowej.

Rozpoczęcie budowy gazociągu TAPI w Afganistanie. Realna szansa czy propaganda sukcesu?

Przemysław Lesiński

23 lutego br. na granicy Afganistanu i Turkmenistanu miały miejsce uroczystości otwarcia budowy gazociągu TAPI (Turkmenistan-Afganistan-Pakistan-Indie) na terytorium Afganistanu i zakończenia budowy w Turkmenistanie. Obecne były na nich głowy państw Afganistanu, Turkmenistanu oraz Pakistanu. Stronę indyjską reprezentował niższy rangą minister stanu do spraw zagranicznych. Gazociąg TAPI ma mieć przepustowość 33 mld m³ gazu rocznie, z czego po 14 mld miałyby otrzymywać Indie oraz Pakistan. Wydaje się, że dla czterech państw uczestniczących w projekcie jest on bardzo atrakcyjny, ponieważ dla Indii i Pakistanu stanowi przynajmniej część odpowiedzi na ich ogromne zapotrzebowanie na surowce energetyczne, dla Afganistanu oznacza zarówno wypełnienie części zapotrzebowania jak i zyski z pośredniczenia przesyłem, a dla Turkmenistanu – niezbędną dywersyfikację eksportu. Mimo to budowie gazociągu towarzyszy wiele wątpliwości. W pierwszej kolejności dotyczą one zapewnienia bezpieczeństwa budowy gazociągu na terenie Afganistanu, zważywszy że jego trasa wiedzie przez regiony, gdzie cały czas toczą się walki sił rządowych z rebeliantami. Drugi istotny problemem stanowi finansowanie projektu, którego koszty oceniane są na 10 miliardów dolarów projektu. Według optymistycznych szacunków jego uczestnikom udało się zdobyć połowę tej sumy. Nie należy zatem wykluczyć, że propaganda sukcesu, jaką owiany jest projekt TAPI, oprócz wykorzystania haseł na potrzeby wewnętrzne, ma również na celu przyciągnięcie inwestorów, którzy mieliby zapewnić brakujące środki. Przede wszystkim wydaje się jednak, że dopóki sytuacja w Afganistanie nie ulegnie znaczącej poprawie, w obecnym kształcie zrealizowanie projektu TAPI będzie zadaniem bardzo trudnym.

Japonia coraz bliżej stworzenia pierwszej brygady amfibijnej

Japonia jest blisko uruchomienia amfibijnej jednostki szybkiego reagowania w sile brygady do przeprowadzania desantu morskiego na terytorium potencjalnie okupowanym przez nieprzyjaciela. Jednostka ma zostać zainaugurowana w kwietniu tego roku i ma docelowo liczyć kilka tysięcy personelu. Prawdopodobną przyczyną powstania jednostki jest chęć wzmocnienia obrony południowych rubieży państwa przed zagrożeniem chińskim. Zwraca uwagę potencjalnie ofensywny charakter jednostki, co rodzi problemy interpretacyjne japońskiej konstytucji (formalnie Japonia nie dysponuje armią, tylko Siłami Samoobrony, które do niedawna nie mogły być użyte poza terenami kraju i które mają mieć jedynie możliwości defensywne). Powstanie jednostki to kolejny sygnał, że japońskiemu rządowi zależy na stałym wzmocnianiu własnego potencjału obronnego. Niewykluczone, że inauguracja brygady opóźni się ze względu na opóźnienia w dostawie sprzętu.

Pakistan wyśle żołnierzy do Arabii Saudyjskiej

Krzysztof Iwanek

Piętnastego lutego br. pakistańskie siły zbrojne wyjawily, że zamierzają wysłać kontyngent do Królestwa Arabii Saudyjskiej w celu „szkolenia i doradzania”. W kraju tym już stacjonują pakistańscy żołnierze, ale ogłoszenie tej decyzji w takim momencie zostanie odebrane jako jednoznaczne poparcie Pakistanu dla Arabii Saudyjskiej w jej wojnie z jemeńskimi rebeliantami. Pakistan najprawdopodobniej jednak nie użyje swoich żołnierzy w Jemenie, pozostawiając ich w granicach Arabii Saudyjskiej. W kwietniu 2015 r. pakistański parlament zagłosował przeciw użyciu sił zbrojnych w Jemenie. Na poziomie regionalnym po wysłaniu kontyngentu Islamabad będzie starał się zachować dyplomatyczną równowagę. Na poziomie relacji z Rijadem Pakistan zapewne otrzymał pewne oferty w zamian za podjęcie tej decyzji; być może chodzi o złagodzenie reżimu wizowego dla Pakistańczyków chcących pracować w Arabii Saudyjskiej. Na poziomie polityki pakistańskiej wydarzenie to wydaje się wskazywać na częściowe wzmocnienie pozycji armii względem cywilnej władzy wykonawczej i ustawodawczej, gdyż decyzja najwyraźniej zapadła bez wiedzy Parlamentu. Rząd Pakistanu jest zapewne słabszy względem wojska od czasu rezygnacji premiera Sharifa i to być może ułatwiło uzyskanie zgody na wysłanie kontyngentu.

Instytucjonalizacja rządów silnej ręki w Chinach. Zniesienie ograniczeń kadencyjności przewodniczącego ChRL

W niedzielę 11 marca 2018 r. Ogólnochińskie Zgromadzenie Przedstawicieli Ludowych niemal jednogłośnie przegłosowało decyzję o zmianach w konstytucji Chińskiej Republiki Ludowej (ChRL), w tym o zniesieniu zapisu ograniczającego ilość kadencji sprawowanych przez przewodniczącego ChRL. Ruch ten potwierdził konsolidację władzy obecnego przewodniczącego: Xi Jinpinga. Zmiana zapisów w treści konstytucji może mu potencjalnie pozwolić na dożywotnie rządy. Jest ona również dowodem na postępujący demontaż tzw. systemu pokojowej sukcesji, który od kilku dekad zapewniał zmianę pokoleniową w rządowych strukturach. Chociaż porównywanie Xi do współczesnego Mao jest zdecydowanie wyolbrzymione, zniesienie limitu kadencji jest niewątpliwie sygnałem powrotu rządów silnej ręki. Jakkolwiek złamanie zasad rządzących sukcesją władzy w strukturach KPCh jest na pierwszy rzut oka sygnałem, że chińskie władze są nieprzewidywalne, paradoksalne jest ono rodzajem gwarancji, że w niepewnym środowisku międzynarodowym to właśnie Chiny pozostaną stabilne. W kontekście międzynarodowym, pomimo relatywnie stabilnego kursu politycznego, zmiany te prawdopodobnie pogłębią postrzeganie ChRL jako zagrożenia. Długofalowe skutki tych reform są trudne do przewidzenia, ale w krótkiej perspektywie należy liczyć się z dalszą centralizacją władzy i obsadzaniem kolejnych stanowisk przez ludzi związanych z Xi Jinpingiem.

Demontaż procesu pokojowej sukcesji – zwrot ku rządowi silnej ręki

W niedzielę 25 lutego 2018¹ agencja prasowa Xinhua ogłosiła decyzję Komitetu Centralnego Komunistycznej Partii Chin (KPCh) o planowanym zniesieniu ograniczeń ilości kadencji sprawowanych przez przewodniczącego („prezydenta”) i wiceprzewodniczącego Chińskiej Republiki Ludowej (ChRL). Wytyczne były „wskazówkami” dla parlamentu ChRL (Ogólnochińskiego Zgromadzenia Przedstawicieli Ludowych), który rozpoczął obrady 5 marca 2018 r. Proponowane zmiany zostały przegłosowane w niedzielę 11 marca 2018 r.² Obecny przewodniczący ChRL Xi Jinping nie musiał dążyć do zmiany konstytucji, aby pozostać u władzy po 2023 r, jako że sprawuje jednocześnie trzy najważniejsze stanowiska w kraju, tj. przewodniczącego ChRL, sekretarza generalnego KPCh oraz przewodniczącego Centralnej Komisji Wojskowej. Polityk mógł dalej funkcjonować jako sekretarz generalny KPCh, ponieważ stanowisko to nie ma ograniczeń kadencyjnych i w praktyce jest najważniejszym urzędem w ChRL. Wybrał jednak drogę instytucjonalizacji władzy zarówno w strukturach rządowych, jak i partyjnych.

W środowisku akademicko-analitycznym interpretacja zmian konstytucyjnych pod rządami Xi jest niejednoznaczna. Z jednej strony konsolidacja władzy Xi ma prawdopodobnie związek z obecnością frakcji i grup interesów mu przeciwnych, które w dalszym ciągu stanowią zagrożenie dla jego pozycji. Dowodem na to może być powołanie Państwowej Komisji Nadzoru, która rozszerzy zakres kampanii antykorupcyjnej Xi. Była ona w dużej mierze wymierzona w jego przeciwników politycznych³. Z drugiej strony rezygnacja z zasad ograniczających liczbę kadencji jest interpretowana jako decyzja odzwierciedlająca rzeczywiste potrzeby chińskiego rządu i KPCh⁴. Zgodnie z tą narracją zarówno w kontekście wewnętrznym, jak i zewnętrznym ChRL potrzebują silnego przywódcy, który poprowadzi kraj w kluczowym momencie rozwoju. Pekin utrzyma jednolity kierunek reform wewnętrznych i polityki zagranicznej, chociaż odbędzie się to kosztem zachowania systemu pokojowej sukcesji władzy obowiązującej w ChRL od czasów Denga Xiaopinga⁵. Jednocześnie należy zauważyć, że chociaż decyzja o unieważnieniu limitu kadencji wydaje się być sprzeczna z propagowaniem rządów prawa przez Xi, paradoks ten jest jednak pozorny, gdyż „rządy prawa” i „państwo prawa” w chińskim wydaniu to „rządy prawem”, a podlega ono woli i interesowi KPCh. Konsolidacja władzy może pomóc w usprawnieniu reform, lecz jednocześnie niesie ze sobą wiele zagrożeń. Brak krytyki z niższych poziomów partii i rządu, zbyt duża pewność siebie czy branie odpowiedzialności za cały aparat państwowy w razie kryzysu to jedynie kilka kwestii, które mogą negatywnie wpłynąć na miarodajną ocenę sytuacji politycznej przez Xi. Niewykluczone jest również powstanie nowego typu wewnątrzpartyjnej opozycji w przypadku niepowodzenia części planowanych reform, np. w związku z potencjalnym kryzysem gospodarczym.

Rosnąca asertywność Chin niepokoi świat zewnętrzny, ale jednocześnie w przewrotny sposób (m.in. w kontekście prezydentury D. Trumpa) utwierdza społeczność międzynarodową w przekonaniu, że to właśnie Pekin utrzyma jasno określony kierunek rozwoju. Stabilizacja tego rodzaju nie musi być jednak pozytywnym procesem, ponieważ prawdopodobnie skutkuje pogłębieniem autorytarnych zachowań Pekinu zarówno w kraju, jak i za granicą. ChRL nie może pozwolić sobie na niepowodzenie realizacji długoterminowych celów, do osiągnięcia których niezbędne jest odpowiednie środowisko instytucjonalne. Silny i bezwzględny przywódca może być w tym kontekście zarówno symbolicznym, jak i praktycznym elementem niezbędnym do realizacji strategicznych celów Pekinu. Xi Jinping spełnia te wymagania, chociaż nie jest pewne, czy obecna pozycja polityka jest związana z jego indywidualnym charakterem, czy wynika z kolektywnych decyzji jego frakcji. Najprawdopodobniej jest to wypadkowa obu tych czynników.

Reakcje mediów i opinii publicznej w kraju i za granicą

Decyzja Komitetu Centralnego spotkała się z krytyką zachodnich mediów, jak i dużej części chińskiej opinii publicznej. Zachodni obserwatorzy wskazują m.in. na zwrot ku totalitaryzmowi oraz kultowi jednostki, a Xi został (po raz kolejny) obwołany współczesnym odpowiednikiem Mao⁶ oraz nowym cesarzem⁷. Chińscy internauci (w dużej mierze reprezentujący chińską klasę średnią) zareagowali zawołaną krytyką proponowanych decyzji, m.in. w formie memów, na bieżąco usuwanych z sieci. Lista słów obecnie cenzurowanych w chińskim Internecie zawiera m.in. frazy takie jak „cesarz”, „sto lat”, „zmiana prawa”, „dożywotni system” oraz bardziej kuriozalne jak „nieśmiertelność” czy „Xi Zedong”⁸. Liberalni intelektualiści w ChRL wyrazili rozczarowanie, ale ich reakcje zostały bardzo szybko ocenzurowane. Tak np. Li Datong 李大同 (dziennikarz i były redaktor popularnego suplementu *Freezing Point* publikowanego w rządowym *China Youth Daily*) na swoim publicznym profilu na platformie WeChat opublikował list otwarty, w którym nawoływał delegatów Ogólnochińskiego Zgromadzenia Przedstawicieli Ludowych, aby podczas zbliżającego się zjazdu zagłosowali przeciwko proponowanym zmianom w konstytucji ChRL⁹. Według Li decyzja o rezygnacji z ograniczeń kadencyjności jest krokiem wstecz i zostanie użyta przez świat zewnętrzny przeciwko Chinom oraz może stać się potencjalnym źródłem chaosu wewnętrznego. Rządowe media zareagowały wzmożoną produkcją treści propagandowych kładących nacisk na to, że proponowane zmiany odzwierciedlają wolę większości chińskiego społeczeństwa i są niezbędne, aby kraj mógł się rozwijać¹⁰. Podkreślano również, że Zachód zachowuje się „histerycznie”, co utrudnia sprawną komunikację między Chinami a światem zewnętrznym. Reakcja chińskiej klasy średniej i intelektualistów jest znacząca, gdyż wskazuje na to, że te grupy społeczne traktują sukcesję władzy w KPCh jako gwarant stabilności instytucjonalnej i odzwierciedlenie konsensusu politycznego między rządem a społeczeństwem. Sukcesja ta dla wielu obserwatorów była elementem „wewnątrzpartyjnej demokracji” (m.in. przeciwdziałała gerontokracji i rządowi jednostki). Wykreślenie ograniczeń kadencyjności z konstytucji ChRL jest równoznaczne z końcem wypracowywanego przez kilka dekad systemu i potencjalnym punktem wyjścia dla postępującej brutalizacji chińskiej polityki. Konkurencja o władzę między frakcjami i grupami interesów może stać się jeszcze bardziej bezwzględna, ponieważ bezprecedensowa decyzja o zniesieniu limitu kadencji potencjalnie sankcjonuje kolejne zmiany w konstytucji.

Implikacje zmian w konstytucji ChRL – umocnienie nadrzędnej roli KPCh

Chociaż rola partii od początku istnienia ChRL jest kluczowa w chińskim systemie politycznym, proponowane zmiany wskazują na postępujące zacieranie różnic funkcjonalnych między partią a rządem. Nadrzędna rola KPCh zostaje jeszcze bardziej ugruntowana, a zmiany konstytucyjne i legislacyjne mają na celu usprawnienie działań rządu pod kierownictwem partii. Proces ten jest widoczny m.in. w poprawkach przegłosowanych 11 marca podczas Ogólnochińskiego Zgromadzenia Przedstawicieli Ludowych, które odbywa się w Pekinie w dniach 5-20 marca 2018 r. Ważnym krokiem

jest wspomniane wcześniej powołanie Państwowej Komisji Nadzoru, czyli nowego organu do walki z korupcją, którego dochodzenia będą obejmować nie tylko członków KPCh, ale również urzędników państwowych nienależących do partii (np. menadżerów przedsiębiorstw państwowych, członków instytucji naukowych i kulturalnych). Rola Państwowej Komisji Nadzoru będzie nadrzędna do roli Najwyższego Sądu Ludowego, czyli do chwili obecnej najważniejszego organu sądowiczego w ChRL¹¹. Pełniejszy obraz zmian i ich implikacje będą widoczne dopiero po zakończeniu obrad chińskiego parlamentu 20 marca br.

Alicja Bachulska – analityk ds. polityki Chin w Ośrodku Badań Azji

¹ *CPC proposes change on Chinese president's term in Constitution*, Xinhua News, 25.02.2018, http://www.xinhuanet.com/english/2018-02/25/c_136998770.htm [dostęp: 1.03.2018].

² *China Focus: China's national legislature adopts landmark constitutional amendment*, Xinhua News, 11.03.2018, http://www.xinhuanet.com/english/2018-03/11/c_137032165.htm [dostęp: 11.03.2018].

³ Jun Mai, *China sets up new super agency to fight corruption*, South China Morning Post, 12.03.2018, <http://www.scmp.com/news/china/policies-politics/article/2136757/china-sets-new-super-agency-fight-corruption> [dostęp: 14.03.2018].

⁴ Robert Lawrence Kuhn, *Xi Jinping's power has a purpose – one person to see China through its development plans*, South China Morning Post, 9.03.2018, <http://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/2136309/xi-jinpings-power-has-purpose-one-person-see-china-through> [dostęp: 12.03.2018].

⁵ David Shambaugh, *Under Xi Jinping, a return in China to the dangers of an all-powerful leader*, South China Morning Post, 1.03.2018, <http://www.scmp.com/comment/insight-opinion/article/2135208/under-xi-jinping-return-china-dangers-all-powerful-leader> [dostęp: 12.03.2018].

⁶ Jeremy Wallace, *Is Xi Jinping now a 'leader for life,' like Mao? Here's why this is dangerous*, The Washington Post, 27.02.2018,

https://www.washingtonpost.com/news/monkey-cage/wp/2018/02/27/is-xi-jinping-now-a-leader-for-life-like-mao-heres-why-this-is-dangerous/?utm_term=.ddcd694634e [dostęp: 1.03.2018].

⁷ *Xi Won't Go*, A China File Conversation, The China File, 25.02.2018, <http://www.chinafile.com/conversation/xi-wont-go> [dostęp: 2.03.2018].

⁸ *Sensitive Words: Xi to Ascend His Throne*, China Digital Times, 26.02.2018, <https://chinadigitaltimes.net/2018/02/sensitive-words-emperor-xi-jinping-ascend-throne/> [dostęp: 1.03.2018].

⁹ David Bandurski, *Li Datong's Open Letter*, China Media Project, 28.02.2018, <http://chinamediaproject.org/2018/02/28/li-datongs-open-letter/> [dostęp: 2.03.2018].

¹⁰ *Solidarity cornerstone of China in new era*, Global Times, 27.02.2018, <http://www.globaltimes.cn/content/1091023.shtml> [dostęp: 1.03.2018].

¹¹ Josephine Ma, *Revealed: the far-reaching powers of China's new super anticorruption agency*, South China Morning Post, 13.03.2018, <http://www.scmp.com/news/china/policies-politics/article/2136949/far-reaching-powers-chinas-new-super-anti-corruption> [dostęp: 14.03.2018].

Przejęcie części akcji Daimlera przez założyciela chińskiego Geely. Reakcje w Niemczech i wnioski dla Polski

W lutym br. założyciel chińskiego koncernu Geely Li Shufu przejął kontrolę nad prawie 9,7 proc. akcji niemieckiego koncernu samochodowego Daimler. Analitycy i niemieccy politycy wyrazili wątpliwości dotyczące: zgodności tego przejęcia z wymogami niemieckiego nadzoru finansowego, roli chińskiego państwa w transakcji, intencji nowego udziałowca i korzyści dla Daimlera. Jest to kolejne wejście chińskiej firmy do jednego z czołowych niemieckich przedsiębiorstw dysponujących zaawansowaną technologią.

W reakcji na tę inwestycję można spodziewać się dalszego rozszerzenia zakresu uprawnień organów niemieckiej administracji do kontrolowania i blokowania zagranicznych inwestycji. Również prawdopodobne jest jeszcze silniejsze dążenie niemieckiego rządu do wprowadzenia bardziej jednolitego mechanizmu kontroli BIZ we wszystkich państwach UE. Jego celem byłaby możliwość zablokowania przejęć przedsiębiorstw dysponujących technologiami krytycznymi z punktu widzenia szeroko rozumianego bezpieczeństwa państw oraz kluczowymi dla zachowania przez europejskie firmy przewagi konkurencyjnej.

Inwestycja w Daimlerze jest przykładem rozbieżności między deklaracjami chińskich inwestorów a rzeczywistymi intencjami i celami. Wyważone, ale ostrożne stanowisko zarządu Daimlera wynika z dążenia do ochrony interesów firmy: technologii, know how i związanej z nimi konkurencyjnej pozycji na rynku. Wynika również z dobrych relacji z już sprawdzonymi partnerami. Reakcja Daimlera na działania nowego chińskiego inwestora jest wartościowym wzorem do analizowania i recypowania.

Z punktu widzenia polskich interesów krytyczne podejście niemieckiego rządu do chińskich projektów oferuje możliwość współpracy z Niemcami i innymi państwami w zakresie stworzenia wspólnych dla całej Unii reguł postępowania wobec chińskich inwestycji i inwestorów. Należy jednak przy tym uwzględnić odmienne oczekiwania Polski w stosunku do chińskich inwestycji. Liczba polskich firm, które ze względu na posiadaną technologię lub pozycję rynkową mogłyby być przedmiotem chińskich inwestycji jest obecnie bardzo ograniczona. Przybywa jednak przedsiębiorstw, szczególnie w niszowych branżach, które rozwijają nowe technologie i innowacyjne rozwiązania, a w przyszłości mogą stać się atrakcyjnym obiektem do przejęć.

Należy dążyć do spójnego uregulowania kwestii podstaw i zakresu przeświadczenia zagranicznych inwestycji i kompetencji poszczególnych organów administracji państwowej. Może to być w przyszłości istotne dla zapewnienia sprawnej reakcji – zwłaszcza w świetle coraz bardziej wyrafinowanych mechanizmów działania chińskich przedsiębiorstw. Pożądane jest również, jak to miało do tej pory miejsce w wypadku reakcji władz niemieckich na działania Li Shufu, wypracowanie i prezentowanie spójnego stanowiska zarówno przez przedstawicieli władz centralnych jak i administracji terenowej i samorządów wobec chińskich inwestycji. Wskazane jest również określenie jasnych zasad co do zakresu, w którym zagraniczni inwestorzy spoza EU i kręgu krajów sojuszników, w tym Chińczycy, mogą spodziewać się ograniczeń lub blokady możliwości operowania. Pozwala to z jednej strony na zwiększenie pewności inwestorów co do stanowiska państwa polskiego przy jednoczesnym zabezpieczeniu polskich interesów. Z drugiej strony pozwala ograniczyć możliwości rozgrywania przez chińskie władze czy chińskie przedsiębiorstwa ewentualnych różnic stanowisk w łonie administracji rządowej i samorządowej.

24 lutego br. Geely poinformowało o przejęciu przez swojego założyciela Li Shufu za kwotę 7,3 mld eur (ok. 9 mld usd) kontroli nad niemal 9,7 proc. akcji w niemieckim koncernie motoryzacyjnym Daimler¹. Oznacza to, że został on jego faktycznym największym udziałowcem². Geely jest jednym z czołowych chińskich producentów samochodów³, który w ubiegłym roku osiągnął największą w tej branży dynamikę wzrostu sprzedaży (na poziomie 63 proc). Wskazywane jest przez analityków jako jedno z czterech najbardziej perspektywicznych chińskich przedsiębiorstw⁴.

Wątpliwości do co inwestycji i źródła finansowania

Zainteresowanie Geely i jego właściciela przejęciem udziałów w Daimlerze nie było niespodzianką. W ubiegłym roku zarząd tej niemieckiej grupy odrzucił propozycję Li Shufu, który zamierzał zakupić 5 proc. akcji Daimlera z nowej emisji i proponował założyć fabrykę baterii elektrycznych⁵. Władze Daimlera liczyły się z możliwością zakupu akcji z rynku, ale zostały zaskoczone przez tempo oraz sposób przeprowadzenia transakcji⁶. Analitycy oraz niemieccy politycy wyrazili wątpliwości dotyczące: zgodności przejęcia z wymogami prawnymi, roli chińskiego państwa w transakcji, intencji nowego udziałowca i korzyści z otwartości Niemiec na zagraniczne inwestycje przy braku wzajemności.

Geely jest podejrzewane o uzyskanie wsparcia Pekinu i o działanie na rzecz interesów chińskiego państwa. Dla odparcia tych zarzutów Li Shufu oświadczył, że wszystkie środki na przejęcie udziałów Daimlera pochodzą z jego własnych prywatnych zasobów lub z kredytów udzielonych przez zagraniczne banki. Miał również nie ubiegać się o żadne pozwolenia ze strony chińskiego rządu i nie informować go o swoich planach⁷. Przejęcie

udziałów nastąpiło pod rządami przepisów obowiązujących do 1 marca br., według których obowiązek zgłaszania w Chinach inwestycji zagranicznych o wartości powyżej 300 mln usd jest rozciągnięty również na te dokonywane poprzez zagraniczne spółki zależne, ale tylko w wypadku, gdy chińskie przedsiębiorstwo dostarczyło finansowania lub udzieliło gwarancji. Poza zakresem podmiotowym przepisów byli również inwestorzy prywatni⁸.

Wyjaśnienia szefa Geely są prawdopodobne, ale nie do końca rozwiewają wszystkie wątpliwości. Jedna ze spółek zależnych Geely wykorzystana w transakcji skorzystała z kredytu w wysokości ok. 2 mld usd udzielonego przez hongkoński oddział chińskiego Industrial Bank⁹, co utrudnia jednoznaczne stwierdzenie źródła przynajmniej części środków użytych do zakupu akcji¹⁰. Finansowanie własne i z kredytów zagranicznych nie oznacza również automatycznie braku jakiegokolwiek związku chińskiego rządu z działaniami Li Shufu. Nie wyklucza ono również możliwości wykorzystania przez rząd chiński wejścia chińskiego inwestora do niemieckiej firmy w przyszłości¹¹. W 2009 r. Geely korzystało z państwowej pomocy przy przejściu Volvo¹². Państwowe subsydia były istotną pozycją w przychodach Geely¹³. Koncern rozwijał skrzydła w czasie, gdy Xi Jinping był sekretarzem partii w Zhejiangu. Interesował się on rozwojem firmy, a ona korzystała z państwowej pomocy¹⁴. Zainteresowanie państwa ma jednak swoją cenę. Przemysł motoryzacyjny jest istotnym elementem chińskiej polityki rozwoju przemysłowego i programu Made in China 2025, a przedsiębiorstwa muszą stosować się do polityki narzuconej przez partię. Nieposłuszeństwo lub próba prowadzenia niezgodnych z wytycznymi działań może skończyć się wejściem pod faktyczny zarząd partii – nawet w wypadku firmy prywatnej. Doświadczyli tego tacy potentaci jak Anbang, Tomorrow Holding czy ostatnio częściowo CEFC.

Reakcje niemieckich polityków

Utrzymanie przejęcia udziałów w tajemnicy i ominięcie obowiązku raportowania przy przekroczeniu progu 3 i 5 proc. praw do głosu spowodowało wyważoną, ale wyraźną reakcję rządu Niemiec. Kanclerz Niemiec Angela Merkel stwierdziła, że raczej nie ma wyraźnego naruszenia prawa przy przeprowadzeniu transakcji, ale kwestia dopełnienia wszystkich obowiązków sprawozdawczych związanych z zachowaniem przejrzystości należy do Federalnego Urzędu Nadzoru Usług Finansowych (Bafin)¹⁵. Uwagę niemieckiej administracji przykuł skomplikowany mechanizm transakcji, na który składały się: zakup akcji przez spółki fasadowe (*shell company*) w Hong Kongu, uzyskanie praw do akcji poprzez zakup derywatów oraz specjalnie skonstruowana sprzedaż opcji na akcje¹⁶. Wykorzystanie przez chińskiego inwestora luki w niemieckim prawie spowodowało, że rząd federalny zweryfikuje, czy obecne przepisy w wystarczającym stopniu gwarantują przejrzystość obrotu czy też potrzebne są dodatkowe rozwiązania¹⁷.

Również ministrowie rządu centralnego i rządu lokalnego wypowiadali się w sposób wyważony, nie unikając jednak wypunktowania kwestii drażliwych. Minister spraw zagranicznych Sigmar Gabriel wskazał na możliwe pozytywne skutki wejścia przedstawiciela Geely do zarządu Daimlera. Jednocześnie jednak podkreślił, że niemieckie firmy powinny mieć taki sam dostęp do rynku chińskiego, jakim przedsiębiorstwa chińskie cieszą się na rynku niemieckim¹⁸. Stanowcze, ale również bardziej wyważone stanowisko zaprezentowała minister handlu Niemiec Birgitte Zypries. Traktuje ona inwestycję Geely jako decyzję biznesową i wskazała, że Niemcy są otwartą gospodarką i chętnie przyjmują inwestycje pod warunkiem, że są zgodne z mechanizmami rynku, a inwestorzy przestrzegają przepisów prawa. Podkreśliła też, że otwartość Niemiec nie może być wykorzystywana przez inne państwa do realizacji interesów związanych z ich polityką przemysłową¹⁹. Zapowiedziała również zaostrzenie reguł dotyczących udziału zagranicznych firm w niemieckich przedsiębiorstwach, zwłaszcza w krytycznej infrastrukturze, ze względu na rosnący udział państw na gospodarke oraz fakt, że nawet przedsiębiorcy z niewielkim udziałem mogą mieć wpływ na rozwój przedsiębiorstw²⁰. Ogólnikowo i pozytywnie o rozmowie z Li Shufu wypowiedział się również minister spraw wewnętrznych Badenii-Wirtembergii Thomas Strobl. Z kolei premier tego landu Winfried Kretschmann podkreślił brak zasady wzajemności i restrykcje dla niemieckich inwestycji w Chinach, a także zaznaczył, że w przyszłości należy zwracać na to większą uwagę i wywierać większy nacisk na Chińczyków²¹.

Wypowiedzi niemieckich polityków zarówno na szczeblu centralnym jak i lokalnym są zgodne z tendencją w Niemczech do stopniowego zwiększania kompetencji organów państwa w kontrolowaniu i blokowaniu zagranicznych inwestycji, które zagrażają coraz szerzej rozumianemu bezpieczeństwu państwa. W lipcu ub.r. po serii przejęć zaawansowanych technologicznie niemieckich przedsiębiorstw (jak np. Kuka) przez chińskie firmy przyjęto nowe reguły, które pozwalają na blokowanie inwestycji grożących transferem krytycznych technologii za granicę²². Niemiecki rząd i część kręgów przemysłowych obawiają się, że konsekwencją przejęć dokonywanych przez chińskie przedsiębiorstwa będzie utrata przewagi technologicznej. Podobnego zdania są również rządy innych państw europejskich. W lutym ub.r. Niemcy, Francja i Włochy zaapelowały do Komisji Europejskiej o rozważenie zmian zasad dotyczących zagranicznych inwestycji i uprawnień państw członkowskich. Dotyczy to państw, które ograniczają możliwości inwestycji dla europejskich firm lub utrudniają dostęp do zamówień publicznych²³. Niemiecki rząd kładzie nacisk na działanie w granicach prawa i stara się unikać zarzutów o dyskryminację chińskich inwestycji. W związku z tym, zgodnie z zapowiedziami polityków, można spodziewać się dalszych kroków w kierunku rozszerzenia zakresu uprawnień organów administracji do kontroli zagranicznych inwestycji i kompetencji organów administracji w zakresie ich oceny i blokowania.

Deklaracje, intencje i cele chińskiego inwestora

Zarząd Daimlera oficjalnie zadeklarował zadowolenie z pozyskania nowego długofalowego inwestora i wyraził uznanie dla jego osiągnięć²⁴. Kluczową niewiadomą pozostają rzeczywiste intencje nowego chińskiego akcjonariusza. Li Shufu po odmowie współpracy ze strony zarządu Daimlera w ubiegłym roku wchodzi do przedsiębiorstwa metodami podobnymi do wrogiego przejęcia, co nie zachęca władz niemieckiego koncernu do współdziałania. Ewentualna współpraca Daimlera z Geely musiałaby być również odpowiednio wkomponowana w siatkę dotychczasowych zagranicznych inwestycji chińskiego koncernu. Geely już od kilku lat prowadzi ekspansję zagraniczną poprzez przejmowanie kolejnych przedsiębiorstw: szwedzkiego producenta samochodów osobowych Volvo, marki samochodów sportowych Lotus oraz producenta taksówek firmę LEVC w Wielkiej Brytanii, malezyjskiego producenta samochodów Proton oraz zlokalizowanego w USA startupu Terrafugia, który ma produkować latające taksówki²⁵. Li Shufu wskazuje na konieczność współpracy między tradycyjnymi producentami samochodów w celu wygrania z konkurencją ze strony firm technologicznych jak Apple czy Google na rynku samochodów elektrycznych, autonomicznych i w zakresie pozostałych rozwiązań mobilnych²⁶. Jego wizja stworzenia grupy partnerów branżowych może być jednak tylko zasłoną dla celów związanych ze wzmocnieniem niektórych z przedsiębiorstw, które kontroluje.

Część obserwatorów i analityków wskazuje na korzyści dla Daimlera z możliwości współpracy z Geely. Argumentują, że Li Shufu ma rację, iż brak współpracy między koncernami samochodowymi spowoduje, że przegrają one konkurencję z firmami technologicznymi w zakresie usług mobilnych i powiązanych z nimi platform, jako przykłady podając chińskie firmy Alibaba i Tencent²⁷. Wskazują również, że główny udziałowiec, zwłaszcza branżowy, byłby również korzystny dla firmy z punktu widzenia stabilności i możliwości przeprowadzenia długofalowych reform i realizacji strategii²⁸ oraz jako istotne dodatkowe wsparcie w szerszym wejściu na chiński rynek²⁹. Szef wydziału handlu zagranicznego Niemieckiej Izby Przemysłowo-Handlową (DIHK) Volker Treier uważa, że nie ma niebezpieczeństwa dla niemieckich producentów samochodów ze strony chińskich inwestorów³⁰. Jak na razie rynek wydaje się jednak negatywnie oceniać działania z punktu widzenia interesów Daimlera, gdyż akcje koncernu spadły w ostatnich dniach³¹.

Z punktu widzenia pozyskiwania technologii Daimler jest pożądanym obiektem inwestycji jako jeden z liderów w zakresie samochodów elektrycznych oraz rozwiązań autonomicznych i mobilnych. Geely mimo silnej pozycji na rynku chińskim nie ma tak silnego zagranicznego branżowego partnera, który dzieliłby się technologią i know how, jakich mają chińscy rywale Geely. Ambitny plan produkcji wyłącznie samochodów elektrycznych marki Volvo od 2019 r. oraz rozwój marki Polestar, która ma konkurować z Teslą, znalazłyby dobre wsparcie w technologii i know how, które ma Daimler. Nie można

wykluczyć, że do asymilacji przez Geely technologii zostałyby wykorzystane rozwiązania już stosowane w stosunku do Volvo w postaci platformy do dzielenia się technologiami³². Korzystanie z zasobów Daimlera pozwoliłoby również na szybszy rozwój marki elektromobilnych samochodów Lynk & Co, która jest budowana przez Geely od podstaw z wykorzystaniem technologii Volvo. Wspieranie i jednocześnie wymaganie przez państwo chińskie zwiększenia udziału samochodów opartych na nowych źródłach energii zmusza do strategicznej zmiany modelu produkcji. Jeśli Geely chce zachować pozycję jednego z krajowych liderów branży musi szybko rozwinąć zróżnicowany zakres produktowy adresowany do możliwie wielu segmentów klientów. Wykorzystanie wiedzy i technologii Daimlera – a jeszcze lepiej w współpracy z niemieckim koncernem – byłoby ogromnym ułatwieniem. Brak przejrzystości celów, sposobu przeprowadzenia transakcji, próby naruszenia aktualnej struktury partnerów i jasnego zdefiniowania korzyści dla Daimlera oraz obawy przed dążeniem do zmniejszania zatrudnienia³³ sprawiają, że przed chińskim inwestorem stoi wiele wyzwań związanych z wejściem do niemieckiego koncernu.

Istotnym problemem we współpracy Daimlera z Li Shufu jest znaczący udział Geely w konkurencyjnej Volvo Group AB. Umowa o przejęciu akcji została zawarta w ubiegłym roku. Ze względu na źródło finansowania 8,2 proc. akcji (dających ponad 15,6 proc. głosów) zostało kupione od Cevian Capitals przez Barclays i Nomurę za kwotę 3,25 mld euro. Zostaną one sprzedane Geely po uzyskaniu zgody chińskiego regulatora³⁴. Daimler już jednak zapowiedział, że staranie się Li Shufu o uzyskanie miejsca w zarządzie nie będzie dobrze widziane. Volvo Group natomiast z powodu zakupu udziałów w Daimlerze i konfliktu interesów nie wybrała ponownie na członka zarządu Håkana Samuelssona, dyrektora generalnego (CEO) zależnego od Geely Volvo Cars³⁵. Równoczesne niemal wejście Geely i Li Shufu do Volvo Group i Daimlera może wskazywać na próbę budowania sieci przedsiębiorstw powiązanych i zależnych i sterowania ich działalnością zarówno na poziomie strategicznym jak i operacyjnym. Może to prowadzić do efektu synergii, ale również do przedefiniowania obszarów działania każdej z zależnych spółek. Na to wskazują składane Daimlerowi przez Geely propozycje wspólnego dążenia do uzyskania pozycji lidera w dziedzinie elektromobilności i wspólnych działań z marką Volvo Polestar. Daimler i Volvo Group sprzeciwiły się, przynajmniej na razie, tym dążeniom³⁶. Daimler uczynił to ze względu na obawy przed utratą technologii na rzecz obecnego konkurenta, utratą samodzielności, a także perspektyw rozwoju. Håkan Samuelsson również wyraził wątpliwości co do sensowności współpracy zarówno Volvo Group jak i Volvo Cars z Daimlerem³⁷.

Przejęcie niemieckiej firmy elementem gry o chiński rynek

Wejście Li Shufu na szczyt listy udziałowców Daimlera może skomplikować poważnie sytuację niemieckiego koncernu w stosunku do aktualnych chińskich partnerów Daimlera: BYD i BAIC. BYD, (producent aut elektrycznych) i państwowy BAIC (grupa

z siedzibą w Pekinie kontrolująca wiele fabryk i producent szerokiego asortymentu samochodów i pojazdów specjalnych), będą bacznie obserwowali rozwój relacji między Daimlerem a Geely. Kierunek ich rozwoju może mieć wpływ na kształt dalszej współpracy z Daimlerem³⁸. Propozycje Li Shufu są konkurencyjne w stosunku do obszarów współpracy z dotychczasowymi chińskimi partnerami, a ich realizacja prawdopodobnie doprowadziłaby do poważnego osłabienia dotychczasowych więzi, co jest zapewne jednym z celów, jakie chce osiągnąć nowy inwestor. Osłabienie, a tym bardziej wyparcie BAIC i BYD ze współpracy z Daimlerem osłabiłoby ich jako konkurentów Geely na rynku chińskim. Daimler współpracuje z BYD w zakresie produkcji aut elektrycznych z wyższej półki³⁹. Z BAIC wiąże Daimlera wieloletnia współpraca, której główną osią jest produkcja od 2006 r. samochodów marki Mercedes⁴⁰. Obie firmy zdecydowały również w ub.r. o wspólnym rozwoju nowej fabryki samochodów elektrycznych ulokowanej pod Pekinem, której zasadniczym elementem będzie pierwsza poza Chinami produkcja baterii.⁴¹ Chiński rynek jest kluczowy dla Daimlera, a dotychczasowy model współpracy z BAIC i BYD pozwala na zachowanie przez Daimlera know how, technologii i przewagi konkurencyjnej⁴².

Podjęcie bliższej współpracy z Geely kosztem dotychczasowych partnerów zostało zablokowane przez zarząd Daimlera. Dyrektor generalny Daimlera Dieter Zetsche publicznie oświadczył, że propozycje nowego udziałowca dotyczące sojuszu i wspólnych działań będą zależały od stanowiska BAIC⁴³. Jednocześnie BAIC i Daimler zapowiedziały inwestycję w wysokości ok 1,5 mld eur w rozbudowę zakładów w Chinach ze szczególnym naciskiem na produkcję samochodów elektrycznych⁴⁴, a Daimler zakupił również prawie 4 proc. udziałów w spółce córce BAIC – Beijing Electric Vehicle⁴⁵. Możliwe, że BAIC w celu zniwelowania znaczenia i ograniczenia działań Li Shufu w Daimlerze samo zdecyduje się na zakup akcji niemieckiego partnera i wejście do zarządu.

Wnioski dla polskiego rządu i biznesu

Sposób przejęcia akcji Daimlera przez Li Shufu stawia pod znakiem zapytania jego rzeczywiste intencje. Jednym z powodów działań Geely może być fakt, że dotąd konkurujący ze sobą tradycyjni producenci samochodów deklarują budowę współpracy celu skutecznego podjęcia konkurencji z technologicznymi gigantami, którzy wkraczają ze swoimi rozwiązaniami w branżę motoryzacyjną. Bardziej istotne motywy to jednak: (1) chęć uzyskania dostępu do technologii w celu przyspieszenia rozwoju własnych produktów, (2) chęć zakłócenia współpracy między Daimlerem a chińskimi konkurentami Geely, a także (3) przejęcie niemieckiego partnera dla poprawy własnej pozycji konkurencyjnej na krajowym rynku. Wydaje się również, że działania Li Shufu są kolejnym elementem budowania międzynarodowej grupy przedsiębiorstw, od których nie tylko można pozyskać już wytworzone przez nie technologie, ale również stworzyć ramy do rozwijania nowych technologii. Technologiami tymi poszczególne przedsiębiorstwa

będą mogły dzielić się między sobą, ale przede wszystkim z chińskim właścicielem. Decyzja zarządu Daimlera o ostrożnym traktowaniu propozycji nowego inwestora, faktycznym ograniczaniu jego możliwości działania i wzmacnianiu współpracy z dotychczasowymi partnerami jest w tym kontekście reakcją naturalną.

Liczba polskich firm, które ze względu na posiadaną technologię lub pozycję rynkową mogłyby być przedmiotem działań podobnych do zastosowanych przez Li Shufu jest bardzo ograniczona. Jednakże coraz więcej polskich przedsiębiorstw, szczególnie w niszowych branżach, rozwija nowe technologie i innowacyjne rozwiązania. Mogą one zatem w przyszłości stać się obiektem zainteresowania ze strony chińskich inwestorów. Wyważony stosunek zarządu Daimlera do nowego chińskiego akcjonariusza i ostrożne podchodzenie do deklaracji oraz zestawiania ich z rzeczywistością są dobrym przykładem starannej oceny korzyści, motywów i potencjalnych zagrożeń ze strony nowego inwestora. Można z tego przykładu skorzystać nie tylko w odniesieniu do chińskich inwestorów, ale również do chińskich kontrahentów w zakresie projektów infrastrukturalnych.

Należy również zwrócić uwagę na coraz bardziej krytyczny stosunek niemieckich organów państwowych do chińskich inwestycji. Kolejne zapowiedzi zaostrezenia kontroli nad inwestycjami pochodzącymi z krajów spoza Unii – faktycznie skierowane przeciw chińskim inwestorom – wskazują również, że Niemcy będą dążyć do wprowadzenia bardziej jednolitych zasad oceny i blokowania zagranicznych inwestycji na terenie Unii Europejskiej.

W interesie Polski jest współpraca z Brukselą, a także Berlinem i innymi stolicami europejskimi w opracowaniu i wdrożeniu takich reguł, ale z uwzględnieniem odmiennych polskich oczekiwań wobec chińskich inwestycji. Istotnym elementem niemieckiego stanowiska jest instytucjonalne podejście do kwestii przeświadczenia chińskich inwestycji i oparcie go na podstawach prawnych i organizacyjnych. Pozwala to na uniknięcie zarzutów o selektywne traktowanie inwestycji zagranicznych poprzez gorsze traktowanie inwestycji chińskich, choć to właśnie one są przyczyną zmieniającego się stanowiska Berlina wobec otwarcia na zagranicznych inwestorów. Na polskim gruncie należy dążyć do spójnego uregulowania kwestii podstaw i zakresu przeświadczenia zagranicznych inwestycji i kompetencji poszczególnych organów administracji państwowej, zwłaszcza w świetle korzystania przez chińskie przedsiębiorstwa z coraz bardziej wyrafinowanych mechanizmów działania, co pokazał przykład inwestycji Li Shufu. Można również odpowiednio rozciągnąć kwestię oceny chińskich kontrahentów na inne obszary, np. inwestycje infrastrukturalne.

Kazus Daimlera jest również, jak do tej pory, przykładem zachowania dość spójnego stanowiska zarówno przez przedstawicieli władz centralnych i lokalnych, co jest dobrym standardem. Zwiększa to pewność inwestorów co do stanowiska administracji

państwowej. Pozwala to też ograniczyć możliwości rozgrywania przez chińskie władze i chińskie przedsiębiorstwa ewentualnych różnic stanowisk w administracji rządowej na szczeblu centralnym i terenowym. W przypadku Polski takie działanie powinno być również skoordynowane z samorządami.

Łukasz Sarek – analityk ds. gospodarki Chin w Ośrodku Badań Azji

¹ *China's Geely Buys \$9 Billion Daimler Stake*, Bloomberg, 23.02.2018, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-02-23/china-s-geely-is-said-to-be-buying-9-billion-stake-in-daimler> [dostęp: 9.03.2018].

Odnosnik do oryginalnej informacji ze strony Geely, na który powołuje się Bloomberg jest nieaktualny, a informacja została usunięta z serwera. Jej archiwalna wersja wciąż jest dostępna. Treść oświadczenia wskazuje, że Li Shufu został udziałowcem w Daimler poprzez Geely Group. Geely oznacza grupę przedsiębiorstw zarządzaną przez Zhejiang Geely Holding Group, w skład której wchodzi m.in. Geely Auto: czołowy chiński producent samochodów.

Co do struktury grupy (z punktu widzenia zarządzania grupą) por.

<http://www.zgh.com/the-group-at-a-glance/> [dostęp: 9.03.2018].

Artykuł Bloomberg'a datowany jest na 23 luty z aktualizacją 24 lutego. Oświadczenie Geely zostało wydane 24 lutego.

Co do łańcucha kontroli nad akcjami por. *Li Shufu voting rights at 9.69 %*, strona Daimlera, 23.02.2018, <https://www.daimler.com/investors/reports-news/voting-rights/voting-rights-announcement-325515.html> [dostęp: 9.03.2018].

² Akcjonariat Daimlera jest rozdrobniony, a dodatkowo część stanowią prywatni akcjonariusze, dzięki czemu niemal 10 proc. akcji może dawać znaczące możliwości wpływania na strategię i działania spółki. Co do akcjonariatu Daimlera por. *Shareholder Structure Overview by ownership and by region*, strona Daimlera, <https://www.daimler.com/investors/share/shareholder-structure/> [dostęp: 9.03.2018].

Jest to stan na koniec grudnia ub.r. Nieco inną strukturę na podstawie swoich danych – już uwzględniając zmianę w akcjonariacie – pokazuje Bloomberg.

Por. *Chinese Tycoon Makes \$9 Billion Bet on Mercedes E-Car Know-How*, Bloomberg, 25.02.2018, <https://www.bloomberg.com/news/articles/2018-02-25/geely-plants-chinese-flag-in-heart-of-germany-with-daimler-stake> [dostęp: 9.03.2018].

³ 周纯胤 (Zhou Chunlin), *2017年中国汽车销量增长3% 增速大幅放缓 (W 2017 r. ilość sprzedanych w Chinach samochodów wzrosła o 3 proc. tempo wzrostu znacznie osłabło)*, Jiemian, 15.01.2018, <http://www.jiemian.com/article/1879852.html> [dostęp: 9.03.2018].

⁴ Jennifer Li, *Four brands to dominate in China's automotive oligopoly*, South China Morning Post, 11.04.2017, <http://www.scmp.com/business/china-business/article/2086754/four-brands-dominate-chinas-automotive-oligopoly> [dostęp: 9.03.2018].

⁵ Julie Zhu, Norihiko Shirouzu, *Exclusive: Daimler rebuffs Geely offer to buy stake; Geely still hopeful of a deal – sources*, Reuters, 29.11.2017, <https://www.reuters.com/article/us-daimler-m-a-geelyautomobile-exclusive/exclusive-daimler-rebuffs-geely-offer-to-buy-stake-geely-still-hopeful-of-a-deal-sources-idUSKBN1DT0Q1> [dostęp: 9.03.2018].

⁶ *Sehr gut für Geely – für Daimler nicht*, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 26.02.2018, <http://www.faz.net/aktuell/finanzen/finanzmarkt/daimler-einstieg-beschert-geely-kurs-deutlichen-anstieg-15468234.html> [dostęp: 9.03.2018]

Jednakże przecieki dotyczące planowanej transakcji pojawiły się na Reuters w początkach lutego. Por. Edward Taylor, Norihiko Shirouzu, *China's Geely buys shares in Germany's Daimler: sources*, Reuters, 6.02.2018, <https://www.reuters.com/article/us-daimler-m-a-geelyautomobile/chinas-geely-buys-shares-in-germanys-daimler-sources-idUSKBN1FQ1I5> [dostęp: 9.03.2018].

⁷ *Daimler-Deal angeblich ohne Geld und Wissen von Chinas Regierung*, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 4.03.2018, <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/li-shufu-daimler-deal-ohne-geld-oder-wissen-von-chinas-regierung-15477368.html> [dostęp: 9.03.2018].

⁸ Wang Kaiding, Huang Mengting, Tang Xinran, *China's NDRC Issued New Outbound Investment Rules*, China Law Insight, 18.01.2018, <https://www.chinalawinsight.com/2018/01/articles/corporate/foreign-investment/chinas-ndrc-issued-new-outbound-investment-rules/> [dostęp: 9.03.2018].

Przepisy obowiązujące do marca 2018 to: *境外投资项目核准和备案管理办法 (Środki zarządzania zatwierdzeniem i rejestrowaniem projektów zagranicznych inwestycji)*, Rozporządzenie nr 9 Krajowej Komisji ds. Rozwoju i Reform z 8.04.2014, Strona Narodowej Komisji ds. Rozwoju i Reform, http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbl/201404/t20140410_606600.html [dostęp: 9.03.2018]. Nowe przepisy uchwalone w grudniu ub.r. obowiązujące od marca rozszerzają obowiązek zgłaszania inwestycji zagranicznych na wszystkie inwestycje dokonywane przez zagraniczne spółki zależne bez względu na to czy są finansowane lub gwarantowane przez chińskie przedsiębiorstwo. Prywatni inwestorzy również nie podlegają nowym przepisom.

Por. *企业境外投资管理办法 (Środki zarządzania inwestycjami zagranicznymi przedsiębiorstw)*, Rozporządzenie nr 11 Krajowej Komisji ds. Rozwoju i Reform z 26.12.2017, Strona Narodowej Komisji ds. Rozwoju i Reform, http://www.ndrc.gov.cn/zcfb/zcfbl/201712/t20171226_871560.html [dostęp: 9.03.2018].

⁹ Strona Industrial Bank Co. Ltd, <https://www.cib.com.cn/en/> [dostęp: 9.03.2018].

¹⁰ *How Geely's Li Shufu spent months stealthily building a \$9 billion stake in Daimler*, Reuters, 1.03.2018, <https://www.reuters.com/article/us-daimler-geely-shell-insight/how-geelys-li-shufu-spent-months-stealthily-building-a-9-billion-stake-in-daimler-idUSKCN1GD5ST> [dostęp: 9.03.2018].

¹¹ Taką interpretację przedstawiła np. Bernstein Research z Hongkongu. Por. Peter Campbell, Charles Clover, Patrick McGee, *Is Chinese state behind Geely's Daimler swoop?*, Financial Times, 28.02.2018, <https://www.ft.com/content/a9fcd724-1bbc-11e8-aaca-4574d7dabfb6> [dostęp: 9.03.2018].

¹² Joanne Chiu, *Geely gets China's support for Volvo, 2010 auto sales*, Reuters, 31.12.2009, <https://www.reuters.com/article/us-geely-china-sales/geely-gets-chinas-support-for-volvo-2010-auto-sales-idUSTRE5BU0A020091231> [dostęp: 9.03.2018].

¹³ Naomi Rovnick, *Most big Chinese companies get some kind of state subsidy*, Quartz, 9.04.2013, <https://qz.com/72354/most-big-chinese-companies-get-some-kind-of-state-subsidies/> [dostęp: 9.03.2018].

¹⁴ *习近平：像吉利这样的企业不扶持 还扶持谁 (Xi Jinping: Jeśli nie będziemy wspierać takich firm jak Geely to kogo będziemy wspierać?)*, People, 8.1.2003, <http://people.com.cn/GB/jinji/222/2174/2956/20030108/904079.html> [dostęp: 9.03.2018].

¹⁵ *Merkel - Nach Geely-Einstieg bei Daimler Prüfung der Transparenzpflicht*, Reuters, 27.02.2018, <https://de.reuters.com/article/deutschland-daimler-geely-merkel-idDEKCN1GB1V1> [dostęp: 9.03.2018].

¹⁶ *How Geely Li Shufu...*

¹⁷ *Regierung will nach Geely-Einstieg Meldepflichten prüfen*, Berliner Morgenpost, 28.02.2018, <https://www.morgenpost.de/berlin/article213574399/Regierung-will-nach-Geely-Einstieg-Meldepflichten-pruefen.html> [dostęp: 9.03.2018].

¹⁸ Jens Münchrath, *Gabriel sieht Chancen im Geely-Einstieg*, WirtschaftsWoche, 28.02.2018, <https://www.wiwo.de/politik/deutschland/daimler-gabriel-sieht-chancen-im-geely-einstieg/21019474.html> [dostęp: 9.03.2018].

¹⁹ Klaus Stratmann, *Wirtschaftsministerin Zypriens warnt vor industriepolitischen Interessen aus dem Ausland*, Handelsblatt, 26.02.2018, <http://www.handelsblatt.com/politik/deutschland/geely-einstieg-bei-daimler-wirtschaftsministerin-zypriens-warnt-vor-industriepolitischen-interessen-aus-dem-ausland/21004514.html> [dostęp: 9.03.2018].

²⁰ *Geely bei Daimler: Zypriens will klare Regeln für Investoren*, Die Welt, 3.03.2018, <https://www.welt.de/regionales/berlin/article174156002/Geely-bei-Daimler-Zypriens-will-klare-Regeln-fuer-Investoren.html> [dostęp: 9.03.2018].

²¹ Strobl: *Interessantes und gutes Gespräch mit Geely-Chef Li*, Die Welt, 27.02.2018, <https://www.welt.de/regionales/baden-wuerttemberg/article174007581/Strobl-Interessantes-und-gutes-Gespraech-mit-Geely-Chef-Li.html> [dostęp: 9.03.2018].

²² Pamela Barbaglia, Rene Wagner, Arno Schuetze, *Germany sets EU tone with tighter curbs on foreign takeovers*, Reuters, 12.07.2017, <https://www.reuters.com/article/us-germany-m-a/germany-sets-eu-tone-with-tighter-curbs-on-foreign-takeovers-idUSKBN19W2R6> [dostęp: 9.03.2018].

²³ *France, Germany, Italy urge rethink of foreign investment in EU*, Reuters, 14.02.2017, <https://uk.reuters.com/article/uk-eu-trade-france/france-germany-italy-urge-rethink-of-foreign-investment-in-eu-idUKKBN15T1ND> [dostęp: 9.03.2018].

We wrześniu 2017 Komisja Europejska przedstawiła propozycję ujednoczonych zasad kontroli i oceny zagranicznych inwestycji. Por. Jim Brunsten, *Brussels prepares powers to block foreign takeovers*, Financial Times, 13.09.2017, <https://www.ft.com/content/76445922-97d5-11e7-a652-cde3f882dd7b> [dostęp: 9.03.2018].

Tekst propozycji dostępny jest tu: *Regulation of the European Parliament and of the Council establishing a framework to review FDI into the EU*, strona Komisji Europejskiej, 13.09.2017, https://ec.europa.eu/info/law/better-regulation/initiatives/com-2017-487_en [dostęp: 9.03.2018].

Część państw – m.in. Finlandia i pozostałe kraje skandynawskie, a także Grecja – były przeciwna wprowadzaniu nowych przepisów.

Por. Jim Brunsten, *EU plan to curb Chinese takeovers risks 'trade war'*, Financial Times, 17.09.2017, <https://www.ft.com/content/c0b3bdf0-9b94-11e7-9a86-4d5a475ba4c5> [dostęp: 9.03.2018].

²⁴ *Daimler AG welcomes new long-term shareholder*, strona Daimlera, <http://media.daimler.com/marsMediaSite/en/instance/ko/Daimler-AG-welcomes-new-long-term-shareholder.xhtml?oid=33534199> [dostęp: 9.03.2018].

²⁵ *Is Chinese state...*

²⁶ *China's Geely Buys...*

²⁷ Nils Kreimeier, *"Li Shufu hat ein strategisches Interesse"*, Capital, 27.02.2018, <https://www.capital.de/wirtschaft-politik/li-shufu-hat-ein-strategisches-interesse> [dostęp: 9.03.2018].

Również Baidu może stanowić zagrożenie. Krótkie podsumowanie zaangażowania firm technologicznych por. *CES 2018: China's internet giants are making bets on the future of driving*, Quartz, 11.11.2018, <https://qz.com/1175046/ces-2018-chinas-internet-giants-are-making-bets-on-the-future-of-driving/> [dostęp: 9.03.2018].

W Europie taką konkurencją dla Daimlera są Google i Apple. Por. Simon Hag, Dietmar Hawranek, *E-Mobility Gets Existential for German Carmakers*, Spiegel Online, 21.01.2017, <http://www.spiegel.de/international/business/german-carmakers-prepare-for-e-mobility-future-a-1132476.html> [dostęp: 9.03.2018].

Przygotowując się na spadek liczby aut prywatnych Daimler podejmuje również konkurencję z Uberem. Por. Danielle Muoio, *Mercedes' parent company has a plan to beat Uber at its own game*, Business Insider, 4.10.2017, <http://www.businessinsider.com/daimler-moovel-uber-competitor-2017-10?IR=T> [dostęp: 9.03.2018].

²⁸ Alex Webb, *Daimler Dodges the Robo-Taxi Storm*, Bloomberg, 23.02.2018, <https://www.bloomberg.com/gadfly/articles/2018-02-23/geely-gives-daimler-some-shelter> [dostęp: 9.03.2018].

²⁹ Alexander Armbruster, *Türöffner für Daimler*, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 24.02.2018, <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/daimler-und-china-15465721.html> [dostęp: 9.03.2018].

³⁰ Roland Pichler, *Bundestag befasst sich mit Aktienkäufen der Chinesen*, Stuttgarter-Zeitung.De, 26.02.2018, <https://www.stuttgarter-zeitung.de/inhalt.einstieg-bei-daimler-bundestag-befasst-sich-mit-aktienkaeufen-der-chinesen.ba8873f9-8845-4266-ae59-fe4b6ac7f3f6.html> [dostęp: 9.03.2018].

³¹ Por. strona Daimlera: <https://www.daimler.com/investors/share/share-price/>

Tymczasem po ogłoszeniu informacji o zakupie akcji akcje Geely Automobile Holdings poszły do góry w Hongkongu i Frankfurcie.

Por. <https://markets.ft.com/data/equities/tearsheet/summary?s=175:HKG> i

<https://www.bloomberg.com/quote/GRU:GR>

³² Norihiko Shirouzu, *Volvo Cars to share engine technology and more with parent Geely: sources*, Reuters, 4.08.2017, <https://www.reuters.com/article/us-china-autos-geely-volvo/volvo-cars-to-share-engine-technology-and-more-with-parent-geely-sources-idUSKBN1AK057> [dostęp: 9.03.2018].

³³ Zarząd Daimlera próbował rozwiać obawy o zmniejszanie zatrudnienia związane z wejściem nowego inwestora i ewentualnymi inicjatywami współpracy z przedsiębiorstwami z jego grupy (również w celu uzyskania optymalizacji wykorzystania zasobów, w tym ilości pracowników)

Por. *Daimler-Vorstand: Keine Jobs in Gefahr*, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 26.02.2018,

<http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/daimler-vorstand-zu-geely-keine-jobs-in-gefahr-15469265.html> [dostęp: 9.03.2018].

Również przedstawiciel pracowników w radzie nadzorczej wyraził nadzieję na to, że nowy akcjonariusz zapewni miejsca pracy i będzie rozwijał przedsiębiorstwo wspólnie z pracownikami.

Por. *Daimler-Aufsichtsrat erwartet langfristiges Geely-Interesse*, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 26.02.2018, <http://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/daimler-aufsichtsrat-setzt-auf-verlaesslichkeit-von-geely-15468367.html> [dostęp: 9.03.2018].

³⁴ *China's Billionaire Li Turns Gaze on Volvo Trucks After Cars*, Bloomberg, 27.12.2017,

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-12-27/geely-buys-cevian-s-stake-in-volvo-ab-becoming-top-shareholder> [dostęp: 9.03.2018].

Na ostatniej aktualnej liście akcjonariuszy VOLVO Group z datą aktualizacji 31.12.2017 wciąż figuruje Cevian Capitals.

Por. strona Volvo Group, <http://www.volvogroup.com/en-en/investors/the-volvo-share/largest-owners.html> [dostęp: 9.03.2018].

³⁵ *AB Volvo's Election Committee presents revised Board proposal*, Press information from AB Volvo's Election Committee, strona Volvo Group, 26.02.2018, <http://www.volvogroup.com/en-en/news/2018/feb/news-2830310.html> [dostęp: 9.03.2018].

³⁶ Odmienne w stosunku do Volvo Group, powołując się na źródła bliskie Volvo Group, por. 王欣 (Wang Xin), 韩新奇 (Han Xinqi), *汉肯退出沃尔沃集团是个人行为：吉利入股戴姆勒下一步怎么走？(Wycofanie się Hakana z Volvo Group jest osobistym krokiem. Jaki będzie następny krok Geely po wejściu do Daimlera?)*, 21st Century Economic Net, 6.03.2018,

<http://www.21jingji.com/2018/3-6/wMMDEzODFfMTQyNTgwMw.html> [dostęp: 9.03.2018].

Chińscy dziennikarze twierdzą, że decyzję o rezygnacji z reelekcji podjął Samuelsson i również w oparciu o to samo źródło bliskie Volvo Group twierdzą, że wejście Geely do Daimlera jest wyłącznie inwestycją finansową,

³⁷ *Daimler, Volvo Cars executives skeptical over Geely alliance plan*, Reuters, 7.03.2018,

<https://www.reuters.com/article/us-autoshow-geneva-geely/daimler-volvo-cars-executives-skeptical-over-geely-alliance-plan-idUSKCN1GJ2F8> [dostęp: 9.03.2018].

Wypowiedź Samuelssona podważa tezy chińskich dziennikarzy Wang Xina i Han Xinqi (por. *Wycofanie się Hakana...*) o charakterze zaangażowania Geely w Daimlerze.

³⁸ Michail Hengstenberg, *Da geht's lang, Herr Zetsche*, Spiegel Online, 24.02.2018,

<http://www.spiegel.de/wirtschaft/unternehmen/daimler-geely-chef-li-shufu-neuer-grossaktionar-a-1195232.html> [dostęp: 9.03.2018].

³⁹ Pod marką Denza. Por. strona marki: <http://www.denza.com/portal/page/index/id/8.html> [dostęp: 9.03.2018].

Zaangażowanie Daimlera we współpracę z BYD jest o wiele mniejsze niż z BAIC. Por. np. skalę planowanych inwestycji: *BYD Plans to Expand Daimler Partnership With New EVs for China*, Bloomberg, 21.09.2017,

<https://www.bloomberg.com/news/articles/2017-09-21/byd-plans-to-expand-daimler-partnership-with-new-evs-for-china> [dostęp: 9.03.2018].

⁴⁰ W 2015 r. obchodzono dziesięciolecie istnienia wspólnej fabryki w Pekinie: *Celebrating BBAC 10th Anniversary*,

Por. strona Beijing Benz Automotive Co., Ltd, 26.08.2015,

<http://www.bbac.com.cn/en/tabid/352/InfoID/2880/frtid/340/Default.aspx> [dostęp: 9.03.2018].

Daimler przez lata starał się o zwiększenie skali współpracy z BAIC, dla którego głównym partnerem był Hyundai.

⁴¹ *Daimler and BAIC jointly invest in the localization of battery electric vehicles in China*, strona Daimlera, 5.07.2017, <http://media.daimler.com/marsMediaSite/en/instance/ko/Daimler-and-BAIC-jointly-invest-in-the-localization-of-battery-electric-vehicles-in-China.xhtml?oid=22831494> [dostęp: 9.03.2018] oraz *Daimler, BAIC to invest \$735 million in electric vehicles in China*, Reuters, 5.07.2017, <https://www.reuters.com/article/us-daimler-china/daimler-baic-to-invest-735-million-in-electric-vehicles-in-china-idUSKBN19Q1I4> [dostęp: 9.03.2018].

⁴² Dla zabezpieczenia swoich interesów i przewagi konkurencyjnej Daimler produkuje samochody z wyższej półki (np. klasy S) wyłącznie w Niemczech i nie przenosi jej do wspólnych z BAIC zakładów w Chinach. Por. Alexander Armbruster, *Türöffner für Daimler...*

⁴³ *Daimler CEO says Li Shufu partnership requires consensus from BAIC*, Reuters, 6.03.2018,

<https://www.reuters.com/article/us-daimler-geely-china/daimler-ceo-says-li-shufu-partnership-requires-consensus-from-baic-idUSKCN1G11MI> [dostęp: 9.03.2018].

⁴⁴ *Daimler to expand local Mercedes-Benz production with its partner in China*, strona Daimlera, 26.02.2018, <http://media.daimler.com/marsMediaSite/en/instance/ko/Daimler-to-expand-local-Mercedes-Benz-production-with-its-partner-in-China.xhtml?oid=33548422> [dostęp: 9.03.2018] oraz: *Daimler in \$2 billion China investment with BAIC as Geely swoops*, Reuters, 6.03.2018, <https://www.reuters.com/article/us-daimler-geely-china/daimler-ceo-says-li-shufu-partnership-requires-consensus-from-baic-idUSKCN1G11MI> [dostęp: 9.03.2018].

⁴⁵ *Daimler buys 3.93 percent stake in BAIC electric car subsidiary*, Channel NewsAsia, 8.03.2018,

<https://www.channelnewsasia.com/news/business/daimler-buys-3-93-percent-stake-in-baic-electric-car-subsidiary-10026136> [dostęp: 9.03.2018].

Rozpoczęcie budowy gazociągu TAPI w Afganistanie. Realna szansa czy propaganda sukcesu?

23 lutego br. na granicy Afganistanu i Turkmenistanu miały miejsce uroczystości otwarcia budowy gazociągu TAPI (Turkmenistan-Afganistan-Pakistan-Indie) na terytorium Afganistanu i zakończenia budowy w Turkmenistanie. Obecne były na nich głowy państw Afganistanu, Turkmenistanu oraz Pakistanu. Stronę indyjską reprezentował niższy rangą minister stanu do spraw zagranicznych. Gazociąg TAPI ma mieć przepustowość 33 mld m³ gazu rocznie, z czego po 14 mld miałyby otrzymywać Indie oraz Pakistan. Wydaje się, że dla czterech państw uczestniczących w projekcie jest on bardzo atrakcyjny, ponieważ dla Indii i Pakistanu stanowi przynajmniej część odpowiedzi na ich ogromne zapotrzebowanie na surowce energetyczne, dla Afganistanu oznacza zarówno wypełnienie części zapotrzebowania jak i zyski z pośredniczenia przesyłem, a dla Turkmenistanu – niezbędną dywersyfikację eksportu. Mimo to budowie gazociągu towarzyszy wiele wątpliwości. W pierwszej kolejności dotyczą one zapewnienia bezpieczeństwa budowy gazociągu na terenie Afganistanu, zważywszy że jego trasa wiedzie przez regiony, gdzie cały czas toczą się walki sił rządowych z rebeliantami. Drugi istotny problem stanowi finansowanie projektu, którego koszty oceniane są na 10 miliardów dolarów projektu. Według optymistycznych szacunków jego uczestnikom udało się zdobyć połowę tej sumy. Nie należy zatem wykluczyć, że propaganda sukcesu, jaką owiany jest projekt TAPI, oprócz wykorzystania haseł na potrzeby wewnętrzne, ma również na celu przyciągnięcie inwestorów, którzy mieliby zapewnić brakujące środki. Przede wszystkim wydaje się jednak, że dopóki sytuacja w Afganistanie nie ulegnie znaczącej poprawie, w obecnym kształcie zrealizowanie projektu TAPI będzie zadaniem bardzo trudnym.

Projekt TAPI

Projekt TAPI zakłada zbudowanie gazociągu prowadzącego ze złoża gazowego Galkynysz¹ w Turkmenistanie przez Afganistan² do Pakistanu i dalej do miejscowości Fazilka w Indiach (zaraz przy granicy z Pakistanem). Cały gazociąg ma mieć przepustowość 33 miliardów m³ rocznie, a długość 1814 kilometrów, z czego część w Turkmenistanie ma liczyć 214 kilometrów, Afganistanie – 774, a w Pakistanie – 826. Oficjalnie budowę rozpoczęto w Turkmenistanie w grudniu 2015 roku, a jej zakończenie przewidziane jest na 2020 rok. Przez pierwsze dziesięć lat Afganistan ma pobierać otrzymywać 5 mld m³ gazu, natomiast Pakistan i Indie po 14 miliardów³. Opłaty za tranzyt gazu przez Afganistan mają wynosić 450 milionów dolarów rocznie. Projekt TAPI połączony został z innymi projektami, zgodnie z którymi na trasie gazociągu ma

zostać również położony światłowód, a do 2022 roku zbudowana linia energetyczna TAP (Turkmenistan-Afganistan-Pakistan) o mocy 500 KV⁴. Zbudowana ma zostać również linia kolejowa prowadząca z granicy afgańsko-turkmeńskiej do Iranu i Pakistanu, chociaż jej trasa ma zdecydowanie różnić się od trasy gazociągu⁵.

Pierwsze plany inwestycji powstały w latach 90., kiedy w Afganistanie rządzili talibowie. Chociaż nie wszedł on wtedy w fazę realizacji, po odsunięciu ich od władzy, już w 2002 roku podpisano pierwsze porozumienie w sprawie jego budowy. Proces ten jednak uległ wydłużeniu i dopiero w 2010 roku podpisane zostało międzyrządowe porozumienie między głowami państw uczestniczących w projekcie. Pod koniec 2014 roku zarejestrowano spółkę TAPI Pipeline Company Ltd., natomiast w sierpniu 2015 na lidera konsorcjum, odpowiedzialnego za budowę, utrzymanie i zarządzanie gazociągiem, wybrano państwową spółkę Turkmengaz, która w październiku 2015 r. objęła 85 proc. udziałów nowego podmiotu. Do spółek z Afganistanu (Afghan Gas Enterprise), Indii (GAIL) oraz Pakistanu (Inter State Gas System) trafiło po 5 procent udziałów. Pomimo podejmowanych starań, na czele konsorcjum nie stanęła żadna z zachodnich firm energetycznych.

Interesy państw regionu

Z punktu widzenia uczestników projektu gazociąg TAPI wydaje się być atrakcyjną inwestycją, która w dużej mierze stanowi odpowiedź na ich gospodarcze problemy. W przypadku Turkmenistanu, który według British Petroleum Statistical Review z 2017 roku był na czwartej pozycji pod względem rozpoznanych zasobów gazu⁶, zakończenie budowy TAPI umożliwi dywersyfikację eksportu tego surowca, gdyż w chwili obecnej państwo skazane jest na sprzedaż tego surowca jedynie do Chin. Dodatkowo część środków z tych transakcji przeznaczonych zostaje na spłatę kredytów udzielonych przez Chiny na budowę kolejnych nitek gazociągu prowadzącego do tego państwa. Do niedawna gaz turkmeński sprzedawany był również do Iranu oraz Rosji. Iran przestał sprowadzać surowiec z Turkmenistanu na początku 2017 roku, gdyż został oskarżony o niespłacenie długu za zakupiony produkt, w związku z czym sprawa może skończyć się arbitrażem międzynarodowym⁷. Rok wcześniej Rosja przestała importować gaz turkmeński, gdyż najprawdopodobniej oczekiwała niższych cen importowanego gazu.

Zbudowanie gazociągu TAPI umożliwiłoby sprzedaż gazu bezpośrednio z Azji Środkowej do wykazujących duże zapotrzebowanie na ten surowiec Indii i Pakistanu. Dla Afganistanu sukces projektu oznaczał będzie, że z tytułu opłat tranzytowych trafi do skarbu państwa co roku prawie 500 milionów dolarów, a jednocześnie gazociąg zapewni dopływ gazu do prowincji zachodnich, umożliwiając jego lokalnym konsumentom na odejście od tradycyjnych metod ogrzewania.

Wydaje się, że budowa gazociągu TAPI nie leży w interesie Iranu. Sukces projektu będzie oznaczał, że w kolejnych latach gaz turkmeński mógłby stać się konkurencją na rynku Azji Południowej dla gazu irańskiego. Chociaż obecnie nie jest on tam sprzedawany, to plany Teheranu w najbliższych latach przewidują rozbudowę własnych możliwości eksportowych gazu, w tym budowę terminala LNG i gazociągu do Omanu, który dysponuje instalacjami do skraplania gazu. Nie należy również zapominać o zamrożonym na razie projekcie gazociągu z Iranu do Pakistanu.

Poważne problemy związane z realizacją projektu

Pomimo że oficjalnie ogłoszono otwarcie budowy, towarzyszy jej wiele wątpliwości. W pierwszej kolejności są one powiązane z bezpieczeństwem. Trasa gazociągu ma przebiegać przez tereny w Afganistanie, na których przez cały czas trwają starcia zbrojne między siłami rządowymi a rebeliantami. O ile prowincja Herat, która w pierwszej kolejności leży na trasie gazociągu, uznawana jest za stosunkowo bezpieczną⁸, od początku 2018 roku zacięte walki toczą się na kolejnych obszarach, przez które przejść ma TAPI, to jest w prowincjach: Farah (dystrykty Bala Baluk, Bakwa), Helmand (rebelianci kontrolują 7 z 14 dystryktów) oraz Kandahar (Majwand). Chociaż talibowie ogłosili swoje poparcie dla projektu⁹, nie należy zapominać, że są oni ruchem mocno podzielonym, w związku z czym szura w Kwecie, wokół której skupione jest ich główne dowództwo, najprawdopodobniej nie jest w stanie podporządkować sobie wielu pomniejszych i lokalnych ugrupowań, które cieszą się dużą autonomią. W poszczególnych prowincjach aktywne są ponadto liczne grupy przestępcze oraz watażkowie, którzy dodatkowo komplikują sytuację z punktu widzenia potencjalnych inwestorów. Warto także wspomnieć, że w przypadku rozpoczęcia budowy gazociągu w Pakistanie, kwestie bezpieczeństwa także będą stanowić jeden z istotnych czynników ryzyka inwestycji. Trasa rurociągu ma tam przechodzić przez prowincję Beludżystan, gdzie aktywne są separatystyczne ugrupowania Beludżów walczące z rządem centralnym. Ponadto są to regiony położone niedaleko od agencji plemiennych na granicy z Afganistanem, gdzie z kolei działają grupy talibów pakistańskich.

Drugi poważny problem dla uczestników projektu stanowi jego finansowanie. Turkmenistan obiecał na ten cel przeznaczyć 2 miliardy dolarów, natomiast Afganistan, Pakistan i Indie zobowiązały się pokryć w sumie 1,5 z szacowanych na 10 miliardów całkowitych kosztów budowy. Dodatkowo po 700 milionów dolarów kredytów udzieliły ABR (Azjatycki Bank Rozwoju, w którym głównymi udziałowcami są Japonia oraz USA¹⁰) i IBR (Islamski Bank Rozwoju, w którym dominującą rolę pełni Arabia Saudyjska¹¹). Jak do tej pory nie udało się zabezpieczyć reszty kwoty, pomimo iż różne państwa i instytucje rozważały swoje uczestnictwo w projekcie. Wątpić można nawet w to, że Aszchabad będzie w stanie przeznaczyć obiecaną sumę, gdyż może na to nie pozwolić trudna sytuacja gospodarcza w Turkmenistanie.

Na drodze do ukończenia projektu mogą również stanąć spory w trójkącie Afganistan-Pakistan-Indie. Chociaż budowa gazociągu określanego jako „gazociąg pokoju” ma połączyć długoterminowe interesy państw w nim uczestniczących, wydaje się, że w bliższej perspektywie jego budowa może być zagrożona przez napięcia w stosunkach między nimi. Można ponadto zauważyć, że nie wszyscy uczestnicy projektu wierzą w jego powodzenie. Świadczy o tym fakt, że na uroczystym otwarciu budowy stronę indyjską reprezentowała osoba poniżej rangi ministra, podczas gdy na czele pozostałych delegacji stało dwóch prezydentów i premier kraju.

W świetle tych informacji dodatkowo mało wiarygodny wydaje się być termin ukończenia budowy TAPI, wyznaczony na 2020 rok, co oznaczałoby, że część w Afganistanie zostanie wybudowana w ciągu dwóch lat, czyli okresie, w jakim Turkmenistan miał zbudować swój ponad trzykrotnie krótszy odcinek gazociągu.

Podsumowując powyższe punkty, wydaje się, że szumne otwarcie budowy gazociągu TAPI w Afganistanie było przede wszystkim zabiegiem propagandowym, tworzącym wokół niego aurę sukcesu, której celem będzie przyciągnięcie potencjalnych inwestorów, bez których niemożliwa będzie jego kontynuacja. Dopóki jednak nie zostanie wyeliminowany główny czynnik ryzyka, jaki stanowi kwestia bezpieczeństwa w Afganistanie, nie należy oczekiwać, że uda się rozwiązać problem z finansowaniem.

Przemysław Lesiński – analityk ds. Afganistanu w Ośrodku Badań Azji

¹ Pole gazowe Galkynysz jest jednym z największych złóż gazu na świecie. Jego zasoby oceniane są na 4-14 bilionów m³ gazu.

² W Afganistanie trasa gazociągu będzie wiodła przez prowincje Herat (dystrykty Kesz, Endzil, Guzara, Adraskan i Szindand), Farah (Bala Baluk, Bakwa), Nimruz (Delaram), Helmand (Waszir, Nehr-e Saradz) oraz Kandahar (Majwand, Żerai, Arghandab, Daman i Spin Boldak)

³ W kolejnych dziesięciu latach wolumen gazu otrzymywanego przez Afganistan ma wzrosnąć do 1 miliarda m³ rocznie, natomiast w trzeciej dekadzie ma wynieść 1,5 miliarda.

⁴ Projekt TAP ma zostać zrealizowany w dwóch fazach. W pierwszej z nich prąd z Turkmenistanu do Pakistanu ma popłynąć linią TUTAP (Turkmenistan-Uzbekistan-Tadżykistan-Afganistan-Pakistan, znany również jako CASA-1000 Central Asia-South Asia, finansowany przez Azjatycki Bank Rozwoju), która obecnie jest w realizacji. Do 2022 roku ma zostać ukończona druga faza projektu, w której ma zostać zbudowana linia energetyczna wzdłuż gazociągu TAPI, której koniec znajdzie się w Pakistanie. Za: *Power Interconnection Project to Strengthen Power Trade Between Afghanistan, Turkmenistan, Pakistan, Asian Development Bank*, 28.02.2018, <https://www.adb.org/news/power-interconnection-project-strengthen-power-trade-between-afghanistan-turkmenistan-pakistan> [dostęp: 15.03.2018].

⁵ Przy okazji uroczystości otwarcia budowy gazociągu TAPI, niedawno zmodernizowaną linią kolejową Serhabat-Torghundi przejechał przez granicę afgańską-turkmeńską przejechał pierwszy po modernizacji pociąg.

Za: Andrew Graham, *Serhetabat – Torghundi railway (re)inauguration*, Railways of Afghanistan, 23.02.2018, <http://www.andrewgrantham.co.uk/afghanistan/tag/tapi/> [dostęp: 15.03.2018].

⁶ *BP Statistical Review of World Energy*, British Petroleum, czerwiec 2017, <https://www.bp.com/content/dam/bp/en/corporate/pdf/energy-economics/statistical-review-2017/bp-statistical-review-of-world-energy-2017-full-report.pdf> [dostęp: 13.03.2018].

-
- ⁷ Catherine Putz, *Turkmenistan and Iran: Bad gas*, The Diplomat Magazine, styczeń 2018, <https://magazine.thediplomat.com/#/issues/-L006mt3hCZYrxYRpHJf/read> [dostęp: 15.03.2018].
- ⁸ Poza regionem dawnego dystryktu Szindand, który w ubiegłym roku z powodu trudnej sytuacji bezpieczeństwa został podzielony na pięć mniejszych dystryktów.
- ⁹ *Statement of Islamic Emirate concerning launch of TAPI project in Afghanistan*, Al-Emarah, 23.02.2018, <https://alemarah-english.com/?p=25930> [dostęp: 27.02.2018].
- ¹⁰ *Capital Structure*, Asia Development Bank, 31.12.2016, <https://www.adb.org/site/investors/credit-fundamentals/capital-structure> [dostęp: 15.03.2018].
- ¹¹ *IDB Member Countries*, Islamic Development Bank, 31.12.2016, https://www.isdb.org/irj/portal/anonymous/idb_membercountries_en [dostęp: 15.03.2018].

Japonia coraz bliżej stworzenia pierwszej brygady amfibijnej

Japonia jest blisko uruchomienia amfibijnej jednostki szybkiego reagowania w sile brygady do przeprowadzania desantu morskiego na terytorium potencjalnie okupowanym przez nieprzyjaciela. Jednostka ma zostać zainaugurowana w kwietniu tego roku i ma docelowo liczyć kilka tysięcy personelu. Prawdopodobną przyczyną powstania jednostki jest chęć wzmocnienia obrony południowych rubieży państwa przed zagrożeniem chińskim. Zwraca uwagę potencjalnie ofensywny charakter jednostki, co rodzi problemy interpretacyjne japońskiej konstytucji (formalnie Japonia nie dysponuje armią, tylko Siłami Samoobrony, które do niedawna nie mogły być użyte poza terenami kraju i które mają mieć jedynie możliwości defensywne). Powstanie jednostki to kolejny sygnał, że japońskiemu rządowi zależy na stałym wzmacnianiu własnego potencjału obronnego. Niewykluczone, że inauguracja brygady opóźni się ze względu na opóźnienia w dostawie sprzętu.

Z początkiem kwietnia tego roku ma zostać oficjalnie zainaugurowana działalność pierwszej w szeregach Japońskich Sił Samoobrony brygady amfibijnej wysokiej gotowości (ang. ARDB, Amphibious Rapid Deployment Brigade, jap. 水陸機動団, *Suiriku kidodan*). Deklarowanym celem utworzenia jednostki jest obrona południowych rubieży terytorium Japonii, a w szczególności archipelagu Riukiu oraz będącego przedmiotem sporu między Japonią, ChRL i Tajwanem archipelagu Senkaku¹.

Przygotowywanie brygady rozpoczęto już kilka lat temu prawdopodobnie jako odpowiedź na zwiększającą się obecność sił chińskich w pobliżu terytorium Japonii i większą potrzebę neutralizowania zagrożeń na południu (podczas gdy doktryna zimnowojenna zakładała obronę północnych krańców państwa)². Zwraca uwagę fakt, że jednostkę tworzone niejako na wzór amerykańskiej piechoty morskiej i prawdopodobnie mogłaby posłużyć również do działań ofensywnych (w razie zajęcia którejs z japońskich wysp, członkowie brygady mają przeprowadzić desant morski)³. 350-osobowa grupa Japończyków z Western Army Infantry Regiment JGSDF (Japan Ground Self-Defence Force), który stanowi bazę kadrową do stworzenia ARDB, odbywał wspólne ćwiczenia desantowe z Amerykanami w styczniu tego roku. Zakłada się, że liczebność całej jednostki powinna do 2020 roku wynieść nie więcej niż 2100 żołnierzy. Najważniejsze wyposażenie nowo utworzonej brygady mają stanowić zakupione specjalnie do tego celu amerykańskie samoloty MV-22B Osprey (umożliwiające szybki przerzut sił) oraz amfibie AAV-7 używane również przez amerykańską piechotę morską⁴. Niewykluczone jednak, że pełne zdolności brygada osiągnie dopiero za kilka miesięcy. Japońskie media informowały bowiem o poważnych opóźnieniach w dostawie sprzętu.

Niejednoznaczny charakter jednostki i możliwości jej bojowego użycia może generować problemy natury konstytucyjnej, jako że dominujące w Japonii interpretacje ustawy zasadniczej poważnie ograniczają potencjał ofensywny Sił Samoobrony. W szerszym kontekście jednak powstanie brygady wpisuje się we wzmożone wysiłki japońskiego rządu na rzecz budowy pełnowartościowych sił zbrojnych wobec niekorzystnych trendów w bliskim sąsiedztwie Japonii i asertywnej postawy Chin. Powstanie brygady jest kolejnym elementem, który pokazuje, że rządowi japońskiemu rzeczywiście zależy na zwiększeniu potencjału obronnego państwa. Wzmacnia to wizerunek silnej Japonii, która od czasów przejścia władzy przez Shinzo Abe w 2012 roku konsekwentnie zmierza do budowy pozycji mocarstwowej. Wydaje się, że działania te będą kontynuowane również w przyszłości.

¹ 平成29年版防衛白書<解説>自衛隊初の本格的な水陸両用作戦部隊「水陸機動団」の新編 (Biała Księga Obrony na rok 2017. Formowanie pierwszego w Siłach Samoobrony prawdziwego amfibijnego oddziału taktycznego), Ministerstwo Obrony Japonii, 2017, <http://www.mod.go.jp/j/publication/wp/wp2017/html/nc025000.html> [dostęp: 10.03.2018].

² Leszek A. Wieliczko, *Japońskie siły desantowe*, Nowa Technika Wojskowa, Nr 5/2017, wersja internetowa: <http://www.magnum-x.pl/arttykul/japonskie-sily-desantowe> [dostęp: 10.03.2018].

³ Franz-Stefan Gady, *US, Japan Kick off Joint Military Exercise*, The Diplomat, 17.01.2018, <https://thediplomat.com/2018/01/us-japan-kick-off-joint-military-exercise/> [dostęp:10.03.2018].

⁴ *Japan's 'marines' face shortage of amphibious vehicles before March debut*, Japan Times, 12.12.2017, <https://www.japantimes.co.jp/news/2017/12/22/national/politics-diplomacy/japans-marines-face-shortage-amphibious-vehicles-march-debut/> [dostęp:10.03.2018].

Pakistan wyśle żołnierzy do Arabii Saudyjskiej

Piętnastego lutego br. pakistańskie siły zbrojne wyjawily, że zamierzają wysłać kontyngent do Królestwa Arabii Saudyjskiej w celu „szkolenia i doradzania”. W kraju tym już stacjonują pakistańscy żołnierze, ale ogłoszenie tej decyzji w takim momencie zostanie odebrane jako jednoznaczne poparcie Pakistanu dla Arabii Saudyjskiej w jej wojnie z jemeńskimi rebeliantami. Pakistan najprawdopodobniej jednak nie użyje swoich żołnierzy w Jemenie, pozostawiając ich w granicach Arabii Saudyjskiej. W kwietniu 2015 r. pakistański parlament zagłosował przeciw użyciu sił zbrojnych w Jemenie. Na poziomie regionalnym po wysłaniu kontyngentu Islamabad będzie starał się zachować dyplomatyczną równowagę. Na poziomie relacji z Rijadem Pakistan zapewne otrzymał pewne oferty w zamian za podjęcie tej decyzji; być może chodzi o złagodzenie reżimu wizowego dla Pakistańczyków chcących pracować w Arabii Saudyjskiej. Na poziomie polityki pakistańskiej wydarzenie to wydaje się wskazywać na częściowe wzmocnienie pozycji armii względem cywilnej władzy wykonawczej i ustawodawczej, gdyż decyzja najwyraźniej zapadła bez wiedzy Parlamentu. Rząd Pakistanu jest zapewne słabszy względem wojska od czasu rezygnacji premiera Sharifa i to być może ułatwiło uzyskanie zgody na wysłanie kontyngentu.

Piętnastego lutego br. pakistańskie siły zbrojne wyjawily, że zamierzają wysłać kontyngent do Królestwa Arabii Saudyjskiej (odtąd KAS) w celu „szkolenia i doradzania”¹. Nie ujawniono przy tej okazji wielkości kontyngentu, ale kilka dni później minister obrony Pakistanu Khurram Dastgir Khan stwierdził, że ma on liczyć tysiąc żołnierzy². W KAS już teraz stacjonuje 1600 przedstawicieli pakistańskich sił zbrojnych, którzy realizują tam, jak się twierdzi, takie same cele.

Ogłoszenie tej decyzji w takim momencie zostanie odebrane jako jednoznaczne poparcie Pakistanu dla Arabii Saudyjskiej w jej wojnie z jemeńskimi rebeliantami, ale Pakistan najprawdopodobniej nie użyje swoich żołnierzy w Jemenie, pozostawiając ich w granicach KAS. Rząd i siły zbrojne Pakistanu są świadome regionalnych implikacji zaangażowania się w Jemenie. U boku Saudyjczyków i ich najemników w konflikcie w Jemenie bierze udział kilka innych państw muzułmańskich (ZEA, Senegal, Sudan, Katar), a rebeliantów wspiera zapewne Iran. Stąd ujawniając wysłanie kontyngentu siły zbrojne Pakistanu podkreśliły, że utrzymują dwustronną współpracę z wieloma innymi państwami regionu.

W kwestii Jemenu Pakistan stara się zatem najwyraźniej zachować delikatną równowagę w jego stosunkach z Arabią Saudyjską. Taktyką Islamabadu jest opowiadać się bardziej po stronie Rijadu, ale się nie angażować. W mediach powszechnie twierdzi

się, że od początku konfliktu w Jemenie Rijad naciskał na Islamabad, prosząc go o zaangażowanie (choćby informacja o tym nie sposób zweryfikować). Jednakże w kwietniu 2015 r. pakistański parlament jednogłośnie zagłosował przeciw użyciu sił zbrojnych w Jemenie. Stąd też komunikat sił zbrojnych Pakistanu stwierdza, że wysłany obecnie kontyngent nie zostanie użyty poza granicami KAS. Sama obecność dodatkowych sił przyjaznego państwa może dawać Rijadowi przynajmniej większe usprawiedliwienie dla swoich działań w Jemenie. Według Saudyjczyków Pakistan jest częścią zmontowanej przez Rijad zbrojnej koalicji państw muzułmańskich, która nominalnie powstała do zwalczania terroryzmu, w rzeczywistości zaś jest sojuszem państw sunnickich nastawionym m.in. na zwalczanie szyickich rebeliantów w Jemenie. Większość państw wymienianych przez Rijad jako członkowie tego sojuszu – w tym także Pakistan – nie angażuje się jednak zbrojnie. W 2016 r. ujawniono, że na czele koalicji stanie były zwierzchnik pakistańskich sił zbrojnych gen. Raheel Sharif. Tak też się stało, ale w Pakistanie decyzja ta wywołała kontrowersje, a generał Sharif formalnie przyjął nową funkcję jako emerytowany żołnierz, a nie w ramach wojsowej współpracy Pakistanu z KAS.

Na poziomie relacji dwustronnych wysłanie kontyngentu potwierdza dobre relacje Islamabadu z Rijadem, ale też można domniemywać, że decyzja zapadła po długich negocjacjach, a Saudyjczycy musieli zaoferować coś w zamian. W ostatnich miesiącach zauważalne były wzmożone kontakty pakistańsko-saudyjskie, szczególnie w dziedzinie bezpieczeństwa. W ciągu ostatniego półrocza zwierzchnik pakistańskich sił zbrojnych Qamar Javed Bajwa odwiedził Rijad trzy razy (17.10.2017, 27.11.2017, 2.02.2018). Tego samego dnia, w którym ogłoszono wysłanie kontyngentu (15.02.2018), Bajwa spotkał się także z saudyjskim ambasadorem w Islamabadzie. W styczniu br. saudyjski minister handlu i inwestycji Majed Abdullah Al-Qasabi odwiedził Pakistan i obiecał łatwiejsze zasady przyznawania wiz dla Pakistańczyków wybierających się do pracy w Arabii Saudyjskiej oraz obniżenie opłat za wizy; rozmawiano także o potencjalnych inwestycjach saudyjskich w Pakistanie³. Nie ma dowodu na to, że wizyta ta była powiązana z negocjacjami w sprawie wysłania kontyngentu, ale chronologia wypadków wydaje się sugerować, że te bądź inne obietnice są ceną, jaką Saudyjczycy zadeklarowali się zapłacić za pomoc Pakistanu.

Na poziomie polityki pakistańskiej wydarzenie to wydaje się wskazywać na częściowe wzmocnienie pozycji armii względem cywilnej władzy wykonawczej i ustawodawczej. Po tym, jak 15 lutego br. armia ujawniła decyzję o wysłaniu żołnierzy, ministra obrony Pakistanu wezwano do Senatu, aby złożył wyjaśnienia, a politycy opozycji ogłosili, że decyzja o kontyngencie zapadła bez wiedzy Parlamentu⁴. Wyjątkowa silna pozycja sił zbrojnych w Pakistanie, a także ich zaangażowanie w politykę i sprawy zagraniczne, są doskonale znane. W kontekście ostatnich kilku lat wydawało się jednak, że władza ustawodawcza i wykonawcza wzmocniły się trochę, kiedy w 2013 r. udało się drugi raz z rządu przeprowadzić demokratyczne wybory, a wygrała je partia Pakistan Muslim

League-Nawaz (PML-N), której lider, Nawaz Sharif, był niegdyś rywalem generałów. W lipcu 2017 r. Sąd Najwyższy Pakistanu odebrał jednak premierowi Sharifowi mandat ze względu na jego rolę w skandalu Panama Papers („Kwity z Panamy”), tym samym zmuszając go do rezygnacji ze stanowiska premiera. Uważa się, że to z kolei osłabiło pozycję rządu cywilnego względem wojskowych i że nowy premier z ramienia PML-N, Shahid Khaqan Abbasi, nie ma takich wpływów jak jego poprzednik. Decyzja o wysłaniu żołnierzy do KAS może być tego symptomem. PML-N również głosowało przeciw zaangażowaniu się w Jemenie, a mimo to rząd tej partii zapewne musiał teraz formalnie zatwierdzić wysłanie kontyngentu do KAS. Nie jest to jednak wydarzenie kluczowe z perspektywy wewnętrznej polityki pakistańskiej. Choć popularność PML-N i Sharifa zapewne w ostatnich latach osłabła, jest to jednak zdecydowanie za mało, by w pełni opisać skomplikowany rozkład sił między rządem a armią, a tym bardziej za mało, by wyrokować na temat zbliżających się w Pakistanie wyborów parlamentarnych.

Krzysztof Iwanek – kierownik Ośrodka Badań Azji

¹ Inter Services Public Relations, *Press Release No PR-72/2018-ISPR*, 15.02.2018

https://www.ispr.gov.pk/front/main.asp?o=t-press_release&id=4565&cat=army [dostęp: 18.03.2018].

² *1600 Pakistani soldiers in KSA, approval given to send another 1000: Senate told*, *The Nation*, 19.02.2018, <https://nation.com.pk/19-Feb-2018/1600-pakistani-soldiers-in-ksa-approval-given-to-send-another-1000-senate-told> [dostęp: 18.03.2018].

³ Fawad Maqsood, *Saudi Arabia to relax visa, reduce fees for Pakistanis*, *Brecorder*, 17.01.2018, <https://www.brecorder.com/2018/01/17/393699/saudi-arabia-to-relax-visa-reduce-fees-for-pakistanis/> [dostęp: 11.02.2018] [informacje z Associated Press of Pakistan].

⁴ *Senate wants to know why Pakistan is sending troops to Saudi Arabia*, *Pakistan Today*, 17.02.2018, <https://www.pakistantoday.com.pk/2018/02/17/senate-wants-to-know-why-pakistan-is-sending-troops-to-saudi-arabia-2/> [dostęp: 10.03.2018].