

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 przededefiniowania 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].

Odnośnik 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 周纯粼 (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].

