

## Chińskie inwestycje w polską elektromobilność

Elektromobilność jest traktowana przez obecny rząd jako jeden z istotnych elementów tworzenia zaawansowanego technologicznie polskiego przemysłu. Rozwój tego segmentu wpisany jest w Strategię na Recz Odpowiedzialnego Rozwoju<sup>1</sup>, a rozwinięty w Planie Rozwoju Elektromobilności<sup>2</sup>, który jest przygotowywany i realizowany przez Ministerstwo Energii. Celem programu jest stworzenie zlokalizowanego w Polsce możliwie pełnego łańcucha produkcyjnego samochodów elektrycznych i spozycjonowanie Polski jako lidera w technologiach związanych z elektromobilnością. Plany wdrożenia polskiego samochodu elektrycznego zakładają wyprodukowanie przez polskie firmy do 2025 r. 1 mln pojazdów<sup>3</sup>. Polskie władze starają się przyciągnąć inwestorów zagranicznych, którzy zbudowaliby podwaliny tego sektora, zwłaszcza w segmentach, w których dla rozwoju rodzimych przedsiębiorstw istotne znaczenie mają inwestycje zagraniczne. Pod koniec maja ub.r. Polska Agencja Inwestycji i Handlu (PAIH) prowadziła 14 projektów z segmentu elektromobilności o łącznej wartości 2,87 mld euro (ponad 12 mld zł), które mogłyby się według szacunków agencji przyczynić do stworzenia blisko 4,4 tys. miejsc pracy. Wśród krajów inwestujących w elektromobilność w Polsce dominowały państwa azjatyckie<sup>4</sup>. Największą inwestycją w fazie realizacji jest fabryka baterii LG<sup>5</sup>. Chińskie firmy również były zainteresowane lokalizacją zakładów i kilka z nich podjęło już pozytywne decyzje i konkretne działania.

### Sukcesy...

Grupa Jiangsu Guotai Huarong International rozpoczęła w 2017 r. inwestycję w Godzikowicach pod Oławą, gdzie ma powstać fabryka elektrolitów do baterii dla samochodów elektrycznych<sup>6</sup>. Spółki wchodzące w skład chińskiej grupy – Jiangsu Ruitai New Energy Materials Co., Ltd. oraz Zhangjiagang Guotai-Huarong Chemical New Material Co., Ltd. – objęły po 50% udziałów w powstałej w styczniu 2018 roku spółce Guotai-Huarong Poland Sp. z o.o. z siedzibą we Wrocławiu. Wydajność polskiej fabryki przewidziana jest na

40 000 ton elektrolitu rocznie. Jest to liczba wystarczająca do produkcji baterii dla ok. 1 mln aut elektrycznych<sup>7</sup>. Wartość inwestycji może sięgnąć 47 mln dolarów. Chiński inwestor podjął już konkretne działania. W lutym ub.r. polska spółka zależna otrzymała zezwolenie na prowadzenie działalności w Wałbrzyskiej Specjalnej Strefie Ekonomicznej „Invest-Park” (WSSE) i w maju zakupiła ostatecznie działkę pod budowę fabryki. Docelowo zatrudnienie w zakładzie ma znaleźć około 100 osób. Do końca 2018 lub na początku 2019 r. spółka miała uzyskać pozostałe konieczne do funkcjonowania zezwolenia oraz dostosować swoje procedury do wymagań polskiego prawa. Pozwoliłoby to na rozpoczęcie budowy zakładu, która miała zostać zakończona do 2020 r.<sup>8</sup> PAIH zaliczył inwestycję do grupy zrealizowanych, jednak jak na razie pozostaje ona we wstępnej fazie.

Podobną inwestycję również w Godzikowicach ma zamiar ulokować inny chiński koncern – Capchem. W marcu ub.r. wydał on komunikat giełdowy, w którym ogłosił plany budowy fabryki produkującej 40 tys. ton elektrolitu do baterii samochodowych (20 tys. w pierwszym etapie i kolejne 20 tys. po rozbudowie zakładu), 5 tys. ton NMP<sup>9</sup> i 5 tys. ton pasty przewodzącej<sup>10</sup>. Realizacją inwestycji ma się zająć specjalnie do tego celu powołana Capchem (Poland) Co., Ltd. Sp.z.o.o.<sup>11</sup> Powierzchnia zakładu to 80 tys. m<sup>2</sup>, a czas realizacji pierwszego etapu inwestycji o wartości 200 mln rmb przewidziano na dwa i pół roku. Warto zwrócić uwagę na fakt, że surowce i komponenty mają być kupowane od europejskich dostawców. Łączna wartość inwestycji to 360 mln rmb (ok 200 mln pln) z czego 280 mln rmb to inwestycje w środki trwałe. Projekt przewidziano na 10 lat z osiągnięciem pełnej mocy produkcyjnej w trzy lata po zakończeniu budowy. Czas zwrotu z inwestycji to 6 lat (włącznie z budową), co oznacza bardzo wysoką planowaną stopę zwrotu. Na początku sierpnia rada nadzorcza WSSE zatwierdziła wyniki zamkniętego w końcu lipca wygranego przez Capchem przetargu na działkę pod budowę fabryki.<sup>12</sup> W ostatnich miesiącach brak znaczących dalszych postępów w realizacji inwestycji.

Z kolei Bafang Electric – chiński producent komponentów i kompletnych systemów do rowerów i skuterów elektrycznych – zapowiedział wartość 15 mln euro inwestycję w zakład we Wrocławiu, mający zatrudnić 50 pracowników<sup>13</sup>.

## **...i porażka**

Przyciągnięcie dwóch inwestycji chińskich związanych z elektromobilnością, która jest jednym z istotnych obszarów w planach rozwojowych obecnej ekipy rządowej, można uznać za sukces. Należy jednak zwrócić uwagę na to, że inna chińska firma – Contemporary Amperex Technology (CATL), która jest producentem akumulatorów do samochodów elektrycznych – wybrała ostatecznie Niemcy na lokalizację swojej fabryki. W marcu ub.r. Polska została wskazana jako jedna z trzech potencjalnych lokalizacji, obok Węgier i Niemiec<sup>14</sup>. Ostatecznie jednak chiński producent podjął decyzję o budowie nowej fabryki w Erfurcie w Turynii. Podpisanie wstępnych umów odbyło się na początku lipca br. podczas wizyty premiera Li Keqiang<sup>15</sup>. W listopadzie CATL wynajął w Erfurcie powierzchnie biurowe<sup>16</sup>. Początek budowy fabryki i rekrutację pracowników planowane są już na 2019 r. Jej wartość to ok. 240 mln euro. Do 2022 r. ma zatrudniać 600 osób oraz produkować rocznie akumulatory o mocy 14 GWh<sup>17</sup>. Jest to w założeniach inwestycja dużo większych rozmiarów i kreująca więcej miejsc pracy niż trzy lokowane w Polsce łącznie. Jednym z głównych odbiorców z nowego zakładu ma być BMW, które zapowiada zakupy baterii od CATL na łączną wartość 4 mld euro w ciągu najbliższych kilku lat. Udział fabryki w Erfurcie jest planowany na 1,5 mld euro. BMW miało się zobowiązać do pokrycia części kosztów budowy fabryki<sup>18</sup>. Innymi klientami chińskiej firmy są Daimler, Nissan, Hyundai i Volkswagen. Lokalizacja w Niemczech jest preferowana ze względu na bliskość niemieckich zakładów produkcyjnych.

## **Korzyści dla Polski z chińskich inwestycji**

Uzasadnione obawy związane z udziałem chińskich firm w polskim rynku, szczególnie w projektach związanych z budowaniem polskiej infrastruktury krytycznej – jak to ma miejsce w przypadku Huawei – nie powinny przesłaniać faktu, że w niektórych obszarach chińskie inwestycje mogą być pożądane i użyteczne. Inwestycje, które kreują miejsca pracy, wprowadzają nowe technologie lub know-how i służą dywersyfikacji portfolio inwestorów w danej branży – a do takich należą inwestycje GTHR i Capchem – są pożądane.

Władze w Pekinie od lat wspierają rozwój sektora elektromobilności. Firmy z ChRL są coraz bardziej konkurencyjne wobec japońskich i koreańskich w komponentach do produkcji samochodów elektrycznych, w szczególności akumulatorach. Chińskie marki jak BYD, Yutong, Nio czy Geely wchodzą lub próbują wejść na zagraniczne rynki<sup>19</sup>. Sprawia to że, chińskie inwestycje w tym sektorze mogą być atrakcyjne dla Polski w związku z planami budowy własnego przemysłu. W sektorze elektromobilności inwestycje są one jednak stosunkowo nieznaczne w porównaniu do wspomnianej inwestycji LG czy belgijskiego Umicore<sup>20</sup>. W Polsce inwestycje planują również inne firmy jak Daimler czy szwedzki Northvolt, a zatem nie ma perspektywy na chińską dominację w całej branży. Taka dominacja jest natomiast możliwa w wypadku innych branż i firm z ChRL, np. udziału Huawei w budowie infrastruktury 5G<sup>21</sup>. Jak na razie nie ma również przesłanek, by sądzić, że w najbliższej przyszłości inwestorzy z Kraju Środka przeprowadzą integrację wertykalną, która pozwoli im na uzyskanie pozycji dominującej. Należy jednak mieć na uwadze fakt, że zarówno GTHR, jak i Capchem w segmencie produkcji elektrolitu będą miały bardzo mocną pozycję. Polskie władze liczą na efekt kuli śnieżnej i przyciąganie kolejnych inwestorów dzięki już istniejącym projektom, co w przypadku firm z Azji ma szczególne znaczenie. Na decyzje o inwestowaniu w Polsce wpływ może mieć jednak ochłodzenie stosunków między Warszawą a Pekinem, co również należy brać pod uwagę.<sup>22</sup> Realizacja już zaplanowanych inwestycji nie jest zatem całkowicie przesądzona. Wdrożenie inwestycji nie jest jeszcze w zaawansowanej fazie, zatem wciąż istnieje możliwość, że chińscy inwestorzy wstrzymają dalsze działania.

Ostrożniej natomiast należy podchodzić do wspierania chińskich inwestycji w zakłady produkujące samochody elektryczne. Według PAIH firmy z ChRL są zainteresowane inwestycjami w sektorze motoryzacyjnym w Polsce<sup>23</sup>. Przykład chińskich zakładów Great Wall w Bułgarii, które służyły za montownie części przywożonych z Chin powinien skłaniać do rozważenia, czy są to inwestycje pożądane z punktu widzenia rozwoju branży motoryzacyjnej zlokalizowanej w Polsce<sup>24</sup>. Dla chińskich producentów już teraz pomocna w eksporcie części do Polski może być inicjatywa Przemysłowego Instytutu Motoryzacji (PIMOT), który podjął starania o uzyskanie akredytacji na wykonywanie m.in. certyfikacji IATF zarówno w Polsce (w Europie), jak i na terenie Chin. Jednym z celów założenia

przedstawicielstwa w Chinach ma być świadczenie usług badania i certyfikowania produkowanych w Chinach części zamiennych oraz podnoszenie wiedzy chińskich firm na temat obowiązujących w Unii Europejskiej standardów, żeby ułatwić ich wprowadzenie na rynek polski<sup>25</sup>. Z drugiej strony działanie przedstawicielstwa będzie również przydatne dla budowania polskiej marki i wsparcia eksportu części i akcesoriów samochodowych<sup>26</sup>. Pozytywnym przykładem utrzymania zlokalizowania produkcji w Polsce w pokrewnej branży są natomiast zakłady Liu Gong w Stalowej Woli oraz niewielka inwestycja firmy Tenglong<sup>27</sup>. Wsparcie i zachęty dla każdej inwestycji powinny być rozpatrywane jednostkowo biorąc pod uwagę sytuację konkretnych inwestorów i ich plany inwestycyjne.

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

<sup>1</sup> *Strategia na rzecz Odpowiedzialnego Rozwoju do roku 2020 (z perspektywą do 2030)*, Uchwała Rady Ministrów z dnia 14 lutego 2017, strona Ministerstwa Inwestycji i Rozwoju, <https://www.miir.gov.pl/media/48672/SOR.pdf> [dostęp: 21.02.2019]

<sup>2</sup> *Plan Rozwoju Elektromobilności w Polsce*, Ministerstwo Energii, 16.03.2017, Serwis polskiego rządu, [https://www.gov.pl/documents/33372/436746/DIT\\_PRE\\_PL.pdf/ebdf4105-ef77-91df-oace-8fbb2dd18140](https://www.gov.pl/documents/33372/436746/DIT_PRE_PL.pdf/ebdf4105-ef77-91df-oace-8fbb2dd18140) [dostęp: 21.02.2019]

<sup>3</sup> *Polska może być liderem elektromobilności. Morawiecki: Świat stoi u progu rewolucji transportowej, której nie wolno nam przespać*, wPolityce, 20.02.2017, <https://wpolityce.pl/gospodarka/328314-polska-moze-byc-liderem-elektromobilnosci-morawiecki-swiat-stoi-u-progu-rewolucji-transportowej-ktorej-nie-wolno-nam-przespac> [dostęp: 21.02.2019].

Przedmiotem artykułu nie jest ocena realności i zasadności wspierania przez obecny polski rząd tworzenia polskiej branży samochodów elektrycznych. Poparcie dla tej koncepcji jak również jej krytyka zostały zawarte w wielu publikacjach poświęconych temu zagadnieniu. Artykuł prezentuje status chińskich inwestycji w segmencie elektromobilności i ich związek z realizacją programu elektromobilności.

<sup>4</sup> *Guotai-Huarong inwestuje w elektromobilność w Polsce*, serwis Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu, 30.05.2018, [https://www.paih.gov.pl/20180530/guotaihuarong\\_inwestuje\\_w\\_elektromobilnosc#](https://www.paih.gov.pl/20180530/guotaihuarong_inwestuje_w_elektromobilnosc#) [dostęp: 21.02.2019].

<sup>5</sup> *PAIH kończy 2017 ze znaczącym wzrostem wartości portfela*, serwis Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu, 4.01.2018, [https://www.paih.gov.pl/20180104/paih\\_konczy\\_2017\\_ze\\_wzrostem#](https://www.paih.gov.pl/20180104/paih_konczy_2017_ze_wzrostem#) [dostęp: 21.02.2019].

<sup>6</sup> *Chińczycy zainwestują w Polsce w fabrykę komponentów baterii litowo-jonowych*, Bankier.pl, 27.03.2018, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Chinczycy-zainwestuja-w-Polsce-w-fabryke-komponentow-baterii-litowo-jonowych-4093470.html> [dostęp: 21.02.2019].

<sup>7</sup> Fabryka LG Chem może być jednym z odbiorców produkcji GTHR.

Zob. *Chiński potentat z branży elektromobilności zbuduje fabrykę pod Oławą*, Forbes.pl, 6.08.2018, <https://www.forbes.pl/gospodarka/powstanie-fabryka-gthr-pod-olawa/d7x34me> [dostęp: 21.02.2019].

<sup>8</sup> *Dolny Śląsk: Chiński inwestor wybuduje pod Oławą fabrykę elektrolitów do baterii dla e-aut*, Invest Map, 15.05.2018, <https://investmap.pl/dolny-slask-chinski-inwestor-wybuduje-pod-olawa-fabryke-elektrolitow-do-baterii-dla-e-aut.a140259> [dostęp: 21.02.2019].

<sup>9</sup> N-Metylopirolidon (N-metylo-2-pirolidon).

<sup>10</sup> *Capchem: 深圳新宙邦科技股份有限公司关于波兰新宙邦锂离子电池材料项目可行性研究报告 (Shenzhen Capchem Technology Co., Ltd. prezentuje studium wykonalności projektu Capchem materiałów do produkcji baterii litowo-jonowych w Polsce)*, strona Capchem, 27.03.2018, <http://www.capchem.com/media/download.php?f=//media/pdf/新宙邦：关于投资建设惠州宙邦三期项目可行性研究报告.PDF> [dostęp: 21.02.2019].

<sup>11</sup> *波兰新宙邦正式进入事实阶段 (Capchem Polska oficjalnie wkracza w fazę realizacji)*, strona Capchem, 2018.08.07, <http://www.capchem.com/news-6568.html> [dostęp: 21.02.2019].

<sup>12</sup> *Rozstrzygnięcie przetargu pisemnego ograniczonego wyznaczonego na dzień 27 lipca 2018 r. (podstrefa Oława)*, Strona Wałbrzyskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, 10.08.2018, <https://invest-park.com.pl/blog/2018/08/10/rozstrzygniecie-przetargu-pisemnego-ograniczonego-wyznaczonego-na-dzien-27-lipca-2018-r-podstrefa-olawa/> [dostęp: 21.02.2019].

<sup>13</sup> *Wrocław: Chiński Bafang Electric zainwestuje 15 mln euro*, Invest Map, 23.12.2018, <https://investmap.pl/wroclaw-chinski-bafang-electric-zainwestuje-15-mln-euro.a144897> [dostęp: 21.02.2019] oraz: *Investments concluded with participation of PAIH*, serwis Polskiej Agencji Inwestycji i Handlu, [https://www.paih.gov.pl/poland\\_in\\_figures/foreign\\_direct\\_investment/investments\\_concluded\\_with\\_participation\\_of\\_PAIH](https://www.paih.gov.pl/poland_in_figures/foreign_direct_investment/investments_concluded_with_participation_of_PAIH) [dostęp: 21.02.2019].

<sup>14</sup> *Chiński gigant baterii elektrycznych wybuduje w Europie fabrykę. Być może w Polsce*, Forsal, 8.03.2018, <https://forsal.pl/artykuly/1109792,chinski-gigant-baterii-elektrycznych-catl-wybuduje-w-europie-fabryke-byc-moze-w-polsce.html> [dostęp: 22.02.2019].

<sup>15</sup> *Chinesen bauen Batteriezellenfabrik in Thüringen*, Deutsche Welle, 9.07.2018, <https://www.dw.com/de/chinesen-bauen-batteriezellenfabrik-in-th%C3%BCringen/a-44582114> [dostęp: 22.02.2019].

<sup>16</sup> *Batterie-Konzern plant seine Europazentrale in Thüringen*, Thüringer-Allgemeine, 15.11.2018, <https://www.thueringer-allgemeine.de/web/zgt/wirtschaft/detail/-/specific/Batterie-Konzern-plant-seine-Europazentrale-in-Thueringen-1389244425> [dostęp: 21.02.2019].

---

<sup>17</sup> *Thüringen bekommt erste europäische Batteriezellfabrik - 600 Jobs*, Reuters 9.07.2018, <https://de.reuters.com/article/deutschland-china-batteriefabrik-idDEKBN1JZ1XZ> [dostęp: 22.02.2019].

<sup>18</sup> *BMW schließt riesigen Vertrag mit chinesischem Batteriekonzern*, Frankfurter Allgemeine Zeitung, 9.07.2018, <https://www.faz.net/aktuell/wirtschaft/unternehmen/bmw-schliesst-mit-batteriekonzern-catl-vertrag-ueber-vier-milliarden-euro-15682065.html> [dostęp: 22.02.2019].

<sup>19</sup> Scott Kennedy, *China's Risky Drive into New-Energy Vehicles*, CSIS, Listopad 2018, [https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/181127\\_Kennedy\\_NEV\\_WEB\\_v3.pdf](https://csis-prod.s3.amazonaws.com/s3fs-public/publication/181127_Kennedy_NEV_WEB_v3.pdf) [dostęp: 21.02.2019].

<sup>20</sup> *Investments concluded with participation of PAIH...*

oraz *Firma Umicore rozpoczęła rekrutację do fabryki pod Nysą. Niektórzy wyjadą na roczne praktyki do Azji*, Radio Opole, <http://radio.opole.pl/103,264634,gospodarka&dtx=&szukaj=&go=morelist&s=4> [dostęp: 21.02.2019].

<sup>21</sup> Łukasz Sarek, *Arresting Huawei's march in Warsaw*, Sinopsis, 2.02.2019, <https://sinopsis.cz/en/arresting-huaweis-march-in-warsaw/> [dostęp: 21.02.2019].

<sup>22</sup> Łukasz Sarek, *The "16+1" Initiative and Poland's Disengagement from China*, Jamestown, 15.02.2019, <https://jamestown.org/program/the-161-initiative-and-polands-disengagement-from-china/> [dostęp: 21.02.2019].

<sup>23</sup> Maciej Kalwasiński, *Chińskie inwestycje w Polsce: cisza przed burzą*, Bankier.pl, 26.01.2018, <https://www.bankier.pl/wiadomosc/Chinskie-inwestycje-w-Polsce-cisza-przed-burza-7568699.html> [dostęp: 21.02.2019].

<sup>24</sup> Vladimir Subev, *The fall of the "Great Wall of China" in Bulgaria – a lesson to foreign investors*, Radio Bulgaria, <http://bnr.bg/en/post/100816551/the-fall-of-the-great-wall-of-china-in-bulgaria-a-lesson-to-foreign-investors> [dostęp: 21.02.2019].

Co do spadającej liczby wyprodukowanych aut zob. *Great Wall, Car Sales Base*, <http://carsalesbase.com/european-car-sales-data/great-wall/> [dostęp: 21.02.2019].

Niemiecka firma VOSS przejmie zakłady, w których składane były samochody Great Wall. Por. *VOSS Automotive to invest 15 million euros in Bulgarian factory*, Emerging Europe, 10.08.2018, <https://emerging-europe.com/business/voss-automotive-to-invest-15-million-euros-in-bulgarian-factory/> [dostęp: 21.02.2019].

<sup>25</sup> *PIMOT chce nadawać certyfikaty IATF dla branży motoryzacyjnej na Europę i Chiny*, Money.pl, 8.03.2019, <https://www.money.pl/gielda/wiadomosci/artkul/pimot-chce-nadawac-certyfikaty-iatf-dla,245,0,2400245.html> [dostęp: 21.02.2019].

PIMOT uzasadnia planowaną działalność w Chinach dbałością o bezpieczeństwo i jakością części produkowanych w Chinach a dystrybuowanych w Polsce, co przekłada się na bezpieczeństwo i jakość naprawianych pojazdów oraz bezpieczeństwo użytkowników dróg. Celem jednak jest również budowanie marki polskiej instytucji w branży zdominowanej przez zagraniczne jednostki certyfikujące.

<sup>26</sup> Polska Grupa Motoryzacyjna i PIMOT otworzyły w Szanghaju swoje biuro, strona Polskiej Grupy Motoryzacyjnej, 6.11.2018 <http://pgm.org.pl/biuro-w-chinach/> [dostęp: 21.02.2019].

Zob. również *PIMOT uczestniczy w China International Import Expo 2018*, strona Przemysłowego Instytutu Motoryzacji, 6.11.2018, <http://www.pimot.eu/newsy/1133-pimot-uczestniczy-w-china-international-import-expo-2018> [dostęp: 21.02.2019].

<sup>27</sup> *Katowicka strefa ekonomiczna podsumowała pierwsze półrocze 2018 r. To 33 inwestycje za 1,5 ml zł na terenie województwa śląskiego*, Strefa Biznesu, nto.pl, 5.07.2018, <https://nto.pl/katowicka-strefa-ekonomiczna-podsumowala-pierwsze-polrocze-2018-r-to-33-inwestycje-za-15-ml-zl-na-terenie-wojewodztwa-slaskiego/ar/13312096#!> [dostęp: 21.02.2019].

