

Analiza CSPA: Morski Jedwabny Szlak

The Maritime Silk Road

Paweł Behrendt

Podsumowanie

Koncepcja Nowego Jedwabnego Szlaku, znana również jako One Belt One Road (OBOR, Inicjatywa Pasa i Szlaku), to nie tylko głośne w Polsce połączenie kolejowe z Chinami, ale także, a może przede wszystkim, połączenie morskie. Ta mniej znana nitka niesie za sobą dużo większe implikacje gospodarcze i polityczne. Skala chińskich planów uprawnia do używania terminu „megaprojekt”, a ich przedsmak można było odczuć podczas zorganizowanego w Pekinie w dniach 14-15 maja Forum Pasa i Szlaku.

Summary

The concept of the New Silk Road, also known as the One Belt One Road (OBOR, the Road and Belt Initiative), it's not just well-known in Poland rail link with China, but also, and perhaps above all the sea link. This less known thread carries much greater economic and political implications. The scale of the Chinese plans entitles to use the term "megaproject", and taste of it could be felt during the Road and Belt Forum held in Beijing 14-15 May.

Analiza Centrum Studiów
Polska-Azja

Nr 13

10 sierpnia 2017



Centrum Studiów Polska-Azja

www.polska-azja.pl

info@polska-azja.pl

fb.com/poland.asia

twitter.com/cspa_org

OBOR – wyjście Chin w Świat

Inicjatywa Pasa i Szlaku (One Belt One Road, OBOR) jest autorskim pomysłem przewodniczącego Xi Jinpinga ogłoszonym w 2013. Początkowo była to luźna koncepcja rozbudowy połączeń kolejowych, drogowych i morskich między Chinami a Europą. Z czasem zaczęło pojawiać się więcej szczegółów, jednak ciągle nie można mówić o jakimkolwiek spójnym, kompletnym projekcie. Nawet na Forum Pasa i Szlaku¹ działania Chin, w tym wystąpienie Xi Jinpinga, były obliczone bardziej na zaimponowanie uczestnikom niż przedstawienie konkretnych projektów. Przytaczane liczby naprawdę robią wrażenie. OBOR ma docelowo objąć kraje zamieszkane przez 4,4 mld ludzi (65% globalnej populacji), z łącznym PKB w wysokości 23 bilionów dolarów oraz wymianie handlowej z Chinami rzędu 3 bilionów USD. Również deklarowana skala przedsięwzięcia jest imponująca. Pekin chce stworzyć sieć infrastruktury drogowej, kolejowej, portowej, lotniczej, energetycznej i telekomunikacyjnej oplatającej całą Azję, większość Europy oraz część Afryki. Łączna skala inwestycji ma wynieść około biliona dolarów. Podstawę Pasa, czyli lądowej części Nowego Jedwabnego szlaku, stanowić będzie sześć tzw. korytarzy ekonomicznych (economic corridor). Będą to kolejno: Chiny-Mongolia-Rosja (CMREC), Chiny-Azja Środkowa-Azja Zachodnia (CCAWEAC), Nowy Eurazjatycki Most Lądowy prowadzący do Europy (NELBEC), Chiny-Pakistan (CPEC), Chiny-Półwysep Indochiński (CIPEC) oraz łączący dwa poprzednie Bangladesz-Chiny-Indie-Mjanma (BCIMEC)

OBOR jest wprawdzie pomysłem Xi Jinpinga, ale sama idea wskrzeszenia Jedwabnego Szlaku nie jest nowa. Na początku obecnego stulecia w łonie kierownictwa KPCh toczyła się zawzięta dyskusja odnośnie przyszłych kierunków polityki zagranicznej. Uczestnicy byli zgodni, że aby dalej się rozwijać, a tym samym zapewnić stabilność i spokój wewnętrzny, Chiny muszą wyjść w Świat, czyli podjąć ekspansję zewnętrzną. Różnice dotyczyły jej kierunków. Frakcja umiarkowana zalecała skoncentrowanie się na Azji Środkowej, gdzie jedynym i do tego stosunkowo słabym przeciwnikiem byłaby tylko Rosja. Zwolennicy takiego podejścia ostrzegali, że podjęcie działań na obszarze zachodniego Pacyfiku niechybnie wywoła reakcję Stanów Zjednoczonych. Natomiast jastrzębie uważały zdobycie i zabezpieczenie dostępu do otwartych wód Oceanów Indyjskiego i Spokojnego za warunek *sine qua non* utrzymania dynamicznego rozwoju oraz zdobycia statusu globalnego gracza, nawet za cenę wrogości Waszyngtonu. Ostatecznie wybrano nietypowe rozwiązanie

¹ Patrz szerzej: Analiza CSPA #12: Forum Pasa i Szlaku w kontekście międzynarodowym

(<http://www.polska-azja.pl/analiza-cspa-12-forum-pasa-i-szlaku-w-kontekście-międzynarodowym/>)

kompromisowe, czyli ekspansję we wszystkich kierunkach. Już około roku 2005 pojawiły się pierwsze projekty rozbudowy infrastruktury transportowej i energetycznej łączącej Chiny z krajami Azji Centralnej. Wkrótce potem Pekin podjął coraz bardziej asertywną politykę na spornych obszarach Mórz Południowo- i Wschodniochińskiego. Korzystne dla Chin rozstrzygnięcie sporów terytorialnych z Japonią, Filipinami, Malezją i Wietnamem poważnie przyczyniłoby się do zabezpieczenia upragnionego dostępu do wód oceanicznych. Rozpoczęty w 2008 r. kryzys ekonomiczny dodatkowo zdopingował chińskich decydentów do szukania rozwiązań pozwalających na utrzymanie wzrostu gospodarczego. Rozwiązaniem okazały się inwestycje w infrastrukturę w środkowej i zachodniej części kraju, dużo słabiej rozwiniętych niż wybrzeże. Tym samym zapewniono także rynek zbytu dla ciągle rosnącej produkcji betonu i stali.

Samą ideę pasa i szlaku w kontekście geopolitycznym należy traktować jako próbę pokojowego wyjścia w świat. Bardzo asertywna polityka prowadzona przez Pekin w rozgrywaniu sporów terytorialnych z sąsiadami² skutecznie pogrzebała budowany wcześniej wizerunek „pokojowego mocarstwa”. W odczuciu sąsiednich państw Chiny przestały być mocarstwem nowego typu, dążącym do pokojowego współistnienia i niewtrącającego się w sprawy wewnętrzne innych, a zaczęły działać tak jak każda inne wielka potęga – bezwzględnie realizować swoje interesy. W tej sytuacji zaszła potrzeba ocieplenia wizerunku Państwa Środka. Za najlepszy ku temu sposób uznano stworzenie projektu, który byłby atrakcyjny dla wszystkich, nawet przeciwników Chin. Właśnie takim projektem jest OBOR, realizacja wszystkich przewidzianych planów potężnie wzmocni globalną pozycję Chin, aczkolwiek możliwość detronizacji USA jako supermocarstwa jest bardzo dyskusyjna. Z drugiej strony wiele projektów, zwłaszcza infrastrukturalnych, realizowanych w ramach Inicjatywy Pasa i Szlaku są potencjalnie bardzo korzystne dla państw partnerskich. Główną kwestią jest tutaj umiejętne wykorzystanie chińskich interesów do realizacji własnych planów. Jednocześnie polityczne zmiany w Stanach Zjednoczonych i Europie dały chińskim decydentom do ręki nowe argumenty. Od szczytu G20 w Chinach Xi Jinping wytrwale prezentuje się jako czempion globalizacji i obrońca wolnego handlu, chociaż w Chinach ciągle nie ma zgody co do tego kiedy i jak bardzo należy otworzyć się na rynki oraz inwestorów zagranicznych.

Od Sznura Pereł do One Road

Wbrew powszechnej w Polsce ekscytacji budowaną w ramach NELBEC linią kolejową Chongqing-Duisburg (z Łodzią jako punktem przeładunkowym) niemal całość wymiany

² Jak chociażby budowa sztucznych wysp na Morzu Południowochińskim.

handlowej między Chinami a Europą odbywa się drogą morską. Nawet największe inwestycje nie zmieniają tej sytuacji. Przykładowo w roku 2016 Deutsche Bahn³ przewiozła do Chin ok. 40 tys. kontenerów (TEU). Do 2020 spółka planuje przewozić na tej trasie 100 tys. TEU rocznie. W porównaniu do transportu morskiego podróż kolejną jest zdecydowanie krótsza: 14-16 dni wobec czterech tygodni. Zaletę tą niwelują wyższe o około połowę koszty. Główny problem dotyczy jednak możliwości transportowych. Przeciętny pociąg przewozi około 50 kontenerów, tymczasem największe kontenerowce mogą zabrać nawet 20 tys. TEU. Z tego powodu nikt nie zakłada, żeby nawet po wielkich inwestycjach w infrastrukturę, transport kolejowy odpowiadał za więcej niż 1% przewozu towarów między Europą a Chinami. Obecnie, nawet z uwzględnieniem dużo szybszego i droższego transportu lotniczego, jest to poniżej 1%.

Morskie linie komunikacyjne (SLOCs) odgrywają dla Pekinu strategiczną rolę także z powodu surowców energetycznych. Chiny już stały się największym importerem ropy naftowej, głównie z regionu Zatoki Perskiej. Około 80% importowanej ropy przewożone jest tankowcami płynącymi przez Cieśninę Malakka. W tej sytuacji konieczność zapewnienia bezpieczeństwa SLOCs urasta do rangi priorytetu. Mniej więcej w tym samym czasie co plany budowy infrastruktury drogowej i kolejowej, w Azji Środkowej zaobserwowano wzmożoną aktywność Chin w basenie Oceanu Indyjskiego. W roku 2005 amerykańska firma doradcza Booz Allen Hamilton użyła terminu Sznur Perła na określenie chińskich inwestycji w portach Mjanmy (Birmy), Bangladeszu, Sri Lanki oraz Pakistanu. Szczególne znaczenie nabrał wówczas tzw. trójkąt wsparcia, którego wierzchołki miały stanowić Gwadar w Pakistanie, Hambantota na Sri Lance oraz stale zmieniające się punkty w Birmie.

Z czasem Sznur Perła zaczął się rozrastać i obecnie terminem tym określa się całość morskiej aktywności Pekinu, tak cywilnej, jak i wojskowej, od południowych wybrzeży Chin po Morze Czerwone. Chińska aktywność na tym olbrzymim obszarze została ujęta w bardziej konkretne ramy wraz z Inicjatywą Pasa i Szlaku. Ciągle były to jednak ogólniki. Dało się jednak zauważyć podjęcie kolejnego kroku w budowie połączenia morskiego z Europą – poważne inwestycje w Pireusie.

Więcej szczegółów ujawniono w opublikowanej 20 czerwca 2017 przez Narodową Komisję Rozwoju i Reform oraz Państwową Administrację Oceaniczną *Wizji współpracy morskiej w ramach Inicjatywy Pasa i Szlaku*. Dokument jest pierwszą oficjalną publikacją dotyczącą morskiej części OBOR, jednak podobnie jak wcześniejsze o miesiąc przemówienie Xi Jinpinga ma przede wszystkim robić wrażenie. Zawarte zostały w nim górnolotne hasła wspólnego rozwoju, dążeniu do dobrobytu dla wszystkich uczestników, wspólnego zarządzania

³ Chiny stały się ostatnio największym partnerem handlowym Niemiec. Patrz szerzej: **Zmierzch niemiecko-chińskich „specjalnych relacji”?** (<http://www.polska-azja.pl/p-behrendt-zmierzch-niemiecko-chińskich-specjalnych-relacji/>)

zasobami morskimi oraz troski o ochronę środowiska. Pojawiły się jednak także konkretne informacje dotyczące planowanej rozbudowy morskiej nitki jedwabnego szlaku. Aktualna koncepcja zakłada stworzenie trzech „błękitnych korytarzy ekonomicznych”. Pierwszy i najważniejszy z nich ma prowadzić z Chin przez Morze Południowocchińskie i Ocean Indyjski do Afryki i na Morze Śródziemne. Będzie on połączony z trzema korytarzami ekonomicznymi oplatającymi południe Azji (CPEC, CIPEC, BCIMEC). Drugi szlak wieść ma przez Australię i Oceanię na Południowy Pacyfik. Przygotowania do uruchomienia tego odcinka dało się zaobserwować już kilka lat temu wraz ze wzmożoną aktywnością Chin w regionie. Póki co głównymi obiektami awansów Pekinu, obecnie w postaci pomocy gospodarczej i militarnej, są Papua-Nowa Gwinea, Fidżi oraz Samoa. Stosunkowo najmniej wiadomo o trzecim proponowanym szlaku prowadzącym do Europy przez Ocean Arktyczny. O rozbudowę takiego połączenia usilnie zabiega Rosja, Chiny nie podjęły jednak jeszcze konkretnych działań, chociaż już pojawiają się pewne sugestie przyszłych działań.

Chińskie inwestycje w infrastrukturę portową

Pierwsze próby inwestycji w zagraniczną infrastrukturę portową podjęto jeszcze w latach 90. Prawdziwego rozmachu nabrały jednak dopiero po roku 2000. Terminale portowe w rękach chińskich spółek kontrolowały wówczas 19% globalnych przeładunków kontenerów. Według Lloyd's List Intelligence w 2010 było to już 42%, a w 2015 67%. W ciągu zaledwie 15 lat chińskie spółki zarządzające terminalami kontenerowymi weszły do światowej czołówki. Na czoło wybijają się Hutchinson, CMPH, Cosco i CSTD. Według *Financial Times* już można mówić, że Chiny „panują na morzach”, przynajmniej w zakresie transportu i przeładunku kontenerów. Spośród 50 największych portów handlowych świata w 2010 chińscy inwestorzy byli obecni w 10, pięć lat później już w 30.

Skala tych inwestycji jest trudna do dokładnej oceny, zwłaszcza w wypadku portów w Chinach. *The Wall Street Journal* szacuje, że w okresie 2010-2015 w infrastrukturę portową na chińskim wybrzeżu zainwestowano około 40 mld dolarów, a w portach zagranicznych kolejne 4 mld. Z kolei *Financial Times* szacuje je łącznie na 45,6 mld, jednak z uwzględnieniem roku 2016 i aż 20 mld w pierwszym półroczu 2017. Dla porównania, będący własnością Moller Maersk APM Terminals zainwestował w portach w analogicznym okresie 7,9 mld USD. Łączne określenie wartości chińskich inwestycji zagranicznych jest trudne. Zaangażowane w nie spółki nie zawsze publikują pełne sprawozdania finansowe, a wiele przedsięwzięć jest ukrywanych lub prowadzonych za pośrednictwem innych podmiotów.

Największą do tej pory zagraniczną inwestycją portową jest pakistański Gwadar. W roku 2000 rząd Perveza Musharrafa zwrócił się do Chin z propozycją budowy tam dużego, dalekomorskiego portu. W Pekinie bardzo szybko podchwycono inicjatywę. Położony na

Wybrzeżu Marakańskim Gwadar oferuje bardzo szerokie możliwości. Jest położony blisko strategicznej Cieśniny Ormuz i rozpościerającej się za nią Zatoki Perskiej. Od początku zakładano, że port stanie się kluczowym punktem Chińsko-pakistańskiego Korytarza Ekonomicznego. Sieć rurociągów i terminal naftowy umożliwią szybki transport ropy z Zatoki Perskiej z pominięciem wąskiego gardła Cieśniny Malakka, natomiast port handlowy i CPEC pozwolą na sprawniejszy eksport oraz import surowców i towarów z zachodnich Chin. W początkowym etapie inwestycji do 2007 Chińczycy zainwestowali w Gwadarze 200 mln dolarów, a pierwszą część portu oddano do użytku już w 2006. Potem jednak prace zaczęły się przeciągać i zakończono je dopiero w 2013. Do tego czasu szacunkowe koszty inwestycji osiągnęły miliard dolarów. Jednocześnie w 2007 Chiny zapewniły sobie czterdziestoletni okres zarządzania portem za pośrednictwem spółki CPH.

Kolejnym ważnym punktem na mapie i jednocześnie istotnym elementem Sznura Perła jest Cejlon. Chińskie inwestycje koncentrują się tam w dwóch punktach: Kolombo i Hambantocie. Na rozbudowę i uzyskanie praw do terminali w stolicy Sri Lanki przeznaczono prawdopodobnie 500 mln USD. Dużo ciekawszy jest jednak przypadek Hambantoty. Ambitny plan zakłada zbudowanie jednego z największych portów południowej Azji wraz z towarzyszącą mu specjalną strefą gospodarczą (wolnoctową). W tym celu Chiny powołały początkowo międzynarodowe konsorcjum z udziałem firm z Indii, Rosji oraz Zjednoczonych Emiratów Arabskich. Spółka wydzierżawiła także port i strefę gospodarczą na okres 99 lat. Łączny koszt inwestycji w port szacowany jest na 360 mln dolarów plus kolejnych 550 w strefie specjalnej. Jednak z czasem w projekt pozostały zaangażowane jedynie CMPH i rząd Sri Lanki. Pierwotnie rząd wyspy miał posiadać 50,3% udziałów w porcie, jednak z czasem Chiny zażądały więcej. Pierwsza oferta zakładała, że 80% udziałów trafi do CMPH. Po żmudnych negocjacjach stanęło na 70%. W trakcie rozmów strona chińska uciekała się do nacisku ekonomicznego: Kolombo odsprzedało swoje udziały za 1,1 mld dolarów, które zostały odliczone długu Sri Lanki wobec Chin. Łączna wartość chińskich inwestycji w porty oraz infrastrukturę wokół nich wynosi więc prawie 1,5 mld dolarów, jednak zdaniem dr Sama Beatsona z King's College London, jest ona dwukrotnie wyższa.

Po wschodniej stronie Oceanu Indyjskiego w 2017 uruchomiono wart ok. 10 mld dolarów projekt Melaka Gateway zakładający budowę do 2019 dużego portu w Pulau Melaka na malezyjskim wybrzeżu Cieśniny Malakka. Chiny nie ukrywają przy tym, że nowy obiekt ma być konkurencją dla Singapuru. Nieco bardziej skomplikowana sytuacja panuje w pobliskiej Birmie. Podjętych do tej pory kilka projektów, takich jak porty w Sittway i Kyaukpyu oraz terminala naftowego w rejonie wyspy Ramree, zakończyło się niepowodzeniem. Nieco więcej szczęścia miał port na Mayday Island, ale wiele wskazuje na to, że inwestycja nie spełniła pokładanych w niej nadziei. Kolejną próbę podjęto w 2015, gdy konsorcjum prowadzone przez chińską spółkę CITIC zaproponowało budowę dwóch portów, specjalnej strefy ekonomicznej oraz prowadzącego do Chin rurociągu w Kyaukpyu. Projekt inwestycji jest bardzo podobny do Gwadar, a zespół portów stanowiłby istotny punkt korytarza

ekonomicznego Bangladesz-Chiny-Indie-Mjanma. Sam rurociąg został zaproponowany już na początku poprzedniej dekady. Jego długość wyniosłaby 770 km, koszt szacowany jest na 1,5 mld USD, a docelowo odpowiadałby za 6% chińskiego importu ropy. Na przeszkodzie realizacji ambitnych planów staje jednak ciągle niestabilna sytuacja w Birnie oraz poczynania samych Chińczyków. Początkowo obie strony miały mieć równy udział w konsorcjum odpowiadającym za Kyaukpyu, ale pod koniec 2016 CITIC zażądał aż 85% udziałów. Strona birmańska odrzuciła propozycję i obstaje przy pierwotnym podziale, a negocjacje utknęły w martwym punkcie. Podobnie jak Gwadar i CPEC mają stanowić okno na świat dla Xinjiangu, tak port w Birnie i BCIMEC mają pozwolić na lepsze połączenie ze światem prowincji Yunnan.

Na przeciwległym krańcu Oceanu Indyjskiego państwowy konglomerat China Merchant Holding w 2012 zapłacił 185 mln dolarów za 23,5% udziałów w porcie w Dżibuti. Natomiast w styczniu 2016 sfinalizowano negocjacje, w wyniku których w tym niewielkim afrykańskim państwie powstała pierwsza chińska zamorska baza wojskowa. Koszt tej inwestycji wyniósł niemal 600 mln USD. Umowa dzierżawy pozwala na stacjonowanie, w zależności od źródła, do 6 lub 10 tys. żołnierzy. Baza została uroczystie otwarta 1 sierpnia 2017. Kolejnych 14 mld dolarów trafiło do Dżibuti w postaci chińskich inwestycji w infrastrukturę.

Dalsze inwestycje na morskiej nitce jedwabnego szlaku objęły wykup udziałów w portach w Port Sudan w Sudanie, Aszdod i Hajfie w Izraelu, wreszcie w Pireusie. W tym greckim porcie Cosco wykupiło w 2016 51% udziałów za 300 mln dolarów i oferuje drugie tyle za następnych 14%. Kolejne inwestycje w basenie Morza Śródziemnego to port Vado we Włoszech oraz pakiet kontrolny terminala kontenerowego w Marsylii. Najdalsza geograficznie do tej pory chińska inwestycja w Europie to deklaracja budowy terminala kontenerowego w Kłajpedzie.

Chiny nie ograniczają się jedynie do inwestycji na szlaku wiodącym do Europy. Przedsięwzięcie jest realizowane w skali globalnej. Na ogłoszonej dopiero niedawno nitce morskiego jedwabnego szlaku łączącej Chiny z Oceanią działania prowadzone są już od kilku lat. Za ok. 2,2 mld dolarów wykupiono udziały w australijskich portach w Darwin, Newcastle i Melbourne. Dalsze inwestycje wykraczają daleko poza OBOR. Chińskie spółki weszły w posiadanie udziałów portów (głównie terminale kontenerowe) w Bagamoyo w Tanzanii i Walvis Bay w Namibii, kolejnymi obiektami zainteresowania stały się Wyspy Św. Tomasa i Książęca oraz Azory na Atlantyku, a także Panama. Wreszcie upadek Hanjin pozwolił CMPH na wykup pakietów kontrolnych terminali kontenerowych w Houston, Miami i Long Beach w USA.

W parze z powyższymi działaniami idzie dynamiczny rozwój towarzystw żeglugowych. W 2015 spośród 20 największych armatorów świata, aż pięć to spółki chińskie: OOCL, SITC i Sinotrans. Dwa największe towarzystwa żeglugowe Cosco i CSCL ogłosiły w 2015 swoje połączenie, co jeszcze bardziej wzmocniło ich pozycję na rynku. Piątka ta odpowiada obecnie za 18% wszystkich przewozów kontenerowych na świecie.

Rosyjskie inicjatywy i szlak arktyczny

Projekt Nowego Jedwabnego Szlaku od początku wywołuje duże zainteresowanie Rosji. Zgłaszane inicjatywy mają jednak podobnie jak chińskie dość ogólnikowy charakter. Patrząc od wschodu pierwsza propozycja zakłada powstanie dodatkowego korytarza ekonomicznego łączącego rosyjski Daleki Wschód z Chinami i Półwyspem Koreańskim. Korytarz miałby prowadzić z Władywostoku do Korei Południowej, a jego północne przedłużenie do Tiksi w pobliżu ujścia Leny do Morza Łaptiewów. Natomiast rozbudowa portu we Władywostoku miałaby otworzyć szersze połączenie z portami Azji Płd.-Wsch. Kolejny projekt zakłada połączenie chińskiej sieci kolejowej z rejonu Pekinu i prowincji Shandong z koleją transsyberyjską. Moskwa również chętnie widziałaby przedłużenie chińsko-pakistańskiego Korytarza Ekonomicznego aż do Ałtaju oraz stworzenie dodatkowych połączeń z Azją Środkową. Następną propozycja to Korytarz Północ-Południe prowadzącego z Moskwy przez Azerbejdżan, Iran i Pakistan do Indii. Idea ta jest mocno wspierana przez Indie oraz Iran. Wreszcie Linia Lewantyńska, łącząca region Cieśniny Bab al-Mandab z Krymem, a biegnąca saudyjskim wybrzeżem Morza Czerwonego, dalej przez Jordanię, Izrael, Syrię i Turcję oraz linia kolejowa Pireus-Petersburg.

Największe i najbardziej realne nadzieje związane są jednak z Północną Drogą Morską. Tutaj Moskwa nie musi nawet zachęcać Pekinu do podjęcia działań. W 2013 należący do Cosco kontenerowiec *Yong Sheng* odbył pionierski rejs z Dalianu do Rotterdamu przez Arktykę, trwający 33 dni. Główną zaletą takiej trasy jest jej mniejsza długość w porównaniu z drogą przez kanał sueski. Przykładowo trasa Szanghaj-Rotterdam liczy 10556 mil morskich tradycyjną drogą i zaledwie 8528 mil morskich przez Arktykę. Główne problemy to ograniczona dostępność, która jednak ulega systematycznej poprawie wraz ze zmianami klimatu oraz słaba infrastruktura portowa. Zainteresowanie Chin Północną Drogą Morską niekoniecznie musi iść po myśli Rosji. Wydaje się, że dla Pekinu kluczowym zagadnieniem jest uwolnienie się od rosyjskiego pośrednictwa, a przynajmniej poważne jego ograniczenie. W tym celu rozpoczęto już budowę własnych arktycznych lodołamaczy oraz projektowanie statków przystosowanych do żeglugi po wodach o dużym zalodzeniu. Niejako na osłode sugerowano możliwość dużych inwestycji w portach w Murmańsku i Archangielsku. Sugestie te zostały ujęte w pewne ramy wraz z upublicznieniem koncepcji „błękitnych korytarzy ekonomicznych”. Oba rosyjskie porty znalazły tam swoje miejsce, jednak również duże zainteresowanie Chińczycy okazują wobec norweskiego Kirkenes.

Motywy Kremla mają tutaj kilka źródeł. Z jednej strony chińskie inwestycje w infrastrukturę bardzo wspomogłyby Rosję. Z drugiej mamy do czynienia z walką o wpływy w Azji Centralnej. Lepiej skomunikowana z regionem Rosja mogłaby skuteczniej równoważnych rosnące

wpływy Chin, a wszystko za chińskie pieniądze. Wreszcie rola kluczowego państwa położonego na szlaku do Europy bardzo wzmocniłaby słabnącą pozycję Moskwy względem Pekinu. Problem dla Rosji leży w tym, że chińskie przywództwo doskonale zdaje sobie z tego wszystkiego sprawę. Jak będzie przebiegać Nowy Eurazjatycki Most Lądowy ciągle nie wiadomo, jednak zainteresowanie Chin połączeniem z Iranem i Turcją jest dostatecznym dowodem na dążenie do zbudowania dodatkowego, alternatywnego połączenia z Europą. Podobnie opisane w poprzednim akapicie działania Chin względem Arktyki.

Wyzwania geopolityczne w skali makro i mikro

Jak już zostało wykazane wyżej, chińska gospodarka jest w bardzo dużym stopniu zależna od transportu morskiego, a tym samym bezpieczeństwa morskich szlaków komunikacyjnych. Możliwość sprawnego przewożenia towarów i surowców oraz ich przeładunku zapewniają rozwój towarzystw żeglugowych oraz szerokie inwestycje w infrastrukturę portową. Chińscy decydenci po przestudiowaniu teorii Alfreda Mahana zgodzili się z amerykańskim teoretykiem, że do pełnego zabezpieczenia SLOCs i statusu wielkiego mocarstwa konieczna jest silna marynarka wojenna. Ambitny program rozbudowy i modernizacji sił morskich ruszył na początku XXI w. i już pozwolił przekształcić pamiętającą Mao „flotę brązowych wód” w całkiem sprawną „flotę zielonych wód”. W cieniu bardzo medialnych programów, takich jak budowa lotniskowców czy okrętów podwodnych, udało się stworzyć liczne i nowoczesne siły eskortowe, kluczowe dla zapewnienia bezpieczeństwa na szlakach handlowych. Równocześnie prowadzona jest intensywna rozbudowa sił desantowych. W marcu 2017 pojawiły się informacje o planowanej skokowej rozbudowie korpusu piechoty morskiej z 20 do 100 tys. żołnierzy. Tak liczne siły miałyby przede wszystkim zapewnić ochronę morskiej nitki Nowego Jedwabnego Szlaku oraz obronę zamorskich interesów Chin. Kontyngenty piechoty morskiej mają stacjonować m.in. w Gwadarze i Dżibuti. Niewykluczone, że wkrótce dołączą do nich kolejne bazy. Chińskie okręty uczestniczące w misji antypirackiej u wybrzeży Somalii od lat korzystają z portu w stolicy Szeszeli Victorii. Wprawdzie żadne chińskie konsorcjum nie podjęło jeszcze inwestycji na obszarze wyspiarskiego państwa, jednak zawarcie umowy pozwalającej na wykorzystanie istniejącej infrastruktury przez Chińską Armię Ludowo-Wyzwoleńczą jest uważane za możliwe. Wśród kolejnych potencjalnych baz wymienia się Walvis Bay oraz Wyspy Św. Tomasza i Książęcą. Warto również zwrócić uwagę na Azory, gdzie chińskie inwestycje koncentrują się wokół amerykańskich instalacji wojskowych.

Jednym z kluczowych problemów, przed jakim stoją Chiny, jest brak dostępu do otwartego Oceanu. Chińskie wybrzeże, oblewane wprawdzie przez Morza Południowo- i Wschodniochińskie oraz Żółte, jest odcięte od Pacyfiku przez tzw. „pierwszy łańcuch wysp”,

na który składają się Japonia, Tajwan, Filipiny i Borneo. Natomiast dostęp do Oceanu Indyjskiego blokują Malaje z „wąskimi gardłami” w postaci Cieśnin Malakka, Sunda i Lombok. Do tego większość tych strategicznych punktów jest obsadzona przez amerykańskich sojuszników, czyli potencjalnych przeciwników. Dlatego na wypadek jakiegokolwiek konfliktu Pekin wydaje się bardziej obawiać dalekiej blokady morskiej niż uderzenia na własne terytorium. Aby temu zaradzić zdecydowano się objąć kontrolą (strefa A2/AD, *anti access/ area deny*) Morze Południowochińskie. Obsadzenie wojskiem spornych Wysp Paracelskich oraz budowa sztucznych wysp w archipelagu Spratly, wraz z lotniskami wojskowymi, stacjami radarowymi oraz wyrzutniami pocisków przeciwlotniczych i przeciwrakietowych, pozwala przesunąć linię obrony daleko od własnych wybrzeży, ale także w pełni zabezpieczyć punkt wyjściowy Morskiego Jedwabnego Szlaku. Analogiczne próby objęcia kontrolą Morza Wschodniocińskiego są póki co skutecznie kontrowane przez Japonię, będącą w ścisłym sojuszu z USA oraz dysponującą zdecydowanie większym potencjałem gospodarczym i militarnym niż państwa basenu Morza Południowochińskiego. Innym pomysłem na skrócenie drogi z Europy i Zatoki Perskiej oraz ominięcie wąskich gardel cieśnin jest przekopanie kanału w poprzek Przesmyku Kra u podstawy Półwyspu Malajskiego.

Morski aspekt chińskich działań jest szczególnie uważnie obserwowany w Stanach Zjednoczonych. W Waszyngtonie utarło się przekonanie, że zdominowanie basenu Morza Południowochińskiego umożliwi Chinom osiągnięcie statusu globalnego mocarstwa. Wysznuwana jest tutaj paralela z historią Stanów Zjednoczonych, które zanim stały się światowym hegemonem, zapewniły sobie dominację w basenie Morza Karaibskiego. Jednocześnie w amerykańskich planach widać obawy przed chińską strefą A2/AD. Scenariusze rozgrywane na manewrach prowadzonych wspólnie z regionalnymi sojusznikami koncentrują się nie na uderzeniu na chińską flotę i wybrzeże, a na założeniu dalekiej blokady morskiej w strategicznych przejściach na Oceany Indyjski i Spokojny. Również Japonia nie przewiduje zdecydowanej konfrontacji i dąży do stworzenia zaplecza do wspólnego z Amerykanami utrzymania panowania w powietrzu i na morzu.

Chiny muszą jednak stawić czoła nie tylko problemom w skali makro. Równie istotne są wyzwania w skali mikro, z którymi Pekin nie zawsze jest w stanie sobie poradzić. Główny problem stanowią tutaj protesty lokalnej ludności sprzeciwiającej się chińskim inwestycjom. Za przykład może posłużyć Hambantota. W obrębie planowanej specjalnej strefy ekonomicznej znalazły się prywatne grunty, a kwestia ewentualnych odszkodowań lub wykupu pozostaje niejasna. Doprowadziło to do regularnych protestów mieszkańców, wspieranych przez opozycję i buddyjski kler. Demonstracje często kończą się starciami z policją.

Jeszcze bardziej skomplikowane są przypadki Birmy i Pakistanu. W Birmie planowana trasa rurociągu do prowincji Yunnan przebiega częściowo przez obszary, na których ciągle trwa wojna domowa. Z kolei Kyaukpju położone jest na niespokojnym obszarze zamieszkanym przez prześladowaną muzułmańską mniejszość Rohingya. Ciągle niestabilna sytuacja w

Birmie stawia powodzenie wielu z chińskich inwestycji pod znakiem zapytania. Równie niespokojny jest pakistański Beludżystan, gdzie położony jest Gwadar. Lokalni separatyści oraz islamiści uznali chińskie inwestycje za idealny cel, pozwalający skutecznie uderzyć w prestiż rządu w Islamabadzie. Na początku czerwca 2017 nieznani sprawcy porwali i zamordowali dwóch pracowników chińskiej firmy wykonującej zlecenie w okolicy Gwadaru. Dodatkowy negatywny wpływ na sytuację w regionie mają coraz częstsze w ostatnim czasie incydenty graniczne z Iranem. Wszędzie pojawia się także, tak jak na Sri Lance, problem własności ziemi oraz wpływu inwestycji na środowisko naturalne.⁴

Kolejne niebezpieczne regiony to Kaszmir i Afganistan. W tym ostatnim kraju kilkakrotnie widziano już chińskie oddziały wspierające wojska rządowe w walce z islamistami w regionach przygranicznych. Z drugiej strony wśród chińskich korporacji rośnie zainteresowanie usługami prywatnych firm wojskowych.

Indie i Japonia – planowana kontrakcja

Chińska ekspansja najbardziej niepokoi jednak nie Stany Zjednoczone, a dwóch innych azjatyckich graczy: Indie i Japonię. Podobnie jak Chiny, oba państwa są regionalnymi mocarstwami i mają ambicje wykraczające poza swój region. Oba również mają nierozstrzygnięte spory terytorialne z Chinami. Ponadto ChRL jest głównym sojusznikiem Pakistanu, indyjskiego arcywroga. Wzmoczona aktywność Pekinu w basenie Oceanu Indyjskiego budzi szczególne zaniepokojenie oraz irytację w Indiach, uważających ten region za swoje podwórko. Do tej pory w New Delhi nie wypracowano skutecznej i kompleksowej metody przeciwdziałania chińskim akcjom. Pewnym krokiem w tym kierunku jest wspieranie rosyjskiej inicjatywy Korytarza Północ-Południe, jednak obecny stan może się zmienić dopiero dzięki współpracy z Japonią.

Nieco ponad tydzień po wystąpieniu Xi w Pekinie, premier Indii Narendra Modi wystąpił 23 maja na spotkaniu African Development Bank w Gandhnagarze. Przedstawił tam indyjsko-japoński projekt Azjatycko-Afrykańskiego Korytarza Wzrostu (Asia-Africa Growth Corridor, AAGC). AAGC ma stanowić kontrpropozycję w stosunku do Nowego Jedwabnego Szlaku, jednak inaczej zostały rozłożone akcenty, a cele są skromniejsze. Hindusi i Japończycy wyszukali słabe strony OBOR i postanowili je wykorzystać. Pierwsza wada chińskich projektów to realizacja jedynie zleceń w skali makro, do tego niemal wyłącznie przez spółki

⁴ Patrz również: **Mekong – rzeka szans i zagrożeń** (<http://www.polska-azja.pl/k-sobieraj-mekong-rzeka-szans-i-zagrozen/>)

państwowe. Drugi problem to opisane w poprzednim rozdziale negatywne skutki dla społeczności lokalnych. Dlatego też inicjatywy podjęte w ramach AAGC mają być realizowane tak w skali makro, jak i mikro. Najbardziej widoczną konkurencją dla Jedwabnego Szlaku jest propozycja odbudowy tradycyjnych połączeń między wschodnią Afryką a Azją Południową i Południowo-Wschodnią (historyczny Szlak Monsunowy) i przedłużenie ich w stronę Australii i Oceanii. Tokio i New Delhi zamierzają jednak realizować rozbudowę infrastruktury portowej poprzez zachęcanie podmiotów prywatnych do podejmowania konkretnych działań.

Dalsza część inicjatywy jest bardziej kompleksowa. AAGC ma opierać się na 4 filarach. Pierwszy z nich, określony jako „Podnoszenie zdolności i umiejętności”, obejmuje inwestycje w edukację, szkolenia zawodowe i branżowe, rozwój zdolności utrzymywania infrastruktury oraz wymianę doświadczeń związanych z rozwojem. Drugi filar „Jakościowa infrastruktura i łączność instytucjonalna”, w ramach którego będą realizowane połączenia handlowe, zakłada realizację kompleksowych inwestycji infrastrukturalnych, rozwój i upowszechnianie odnawialnych źródeł energii, projekty ekologiczne, telekomunikacyjne oraz zacieśnianie i usprawnianie współpracy między instytucjami. Kolejny filar „Rozwój i projekty współpracy” koncentruje się na rozwoju rolnictwa, opieki medycznej, oświaty, zarządzania kryzysowego oraz gospodarki morskiej. Ostatni filar „Partnerstwo międzyludzkie” bierze na cele tworzenie jak najszerszych możliwości wymiany międzyludzkiej (edukacja, wymiana międzyuczelniana, turystyka).

AAGC jest ciągle w powijakach, koncepcja projektu jest wyłożona w zaledwie 16-stronnicowej broszurze⁵, więcej szczegółów ma zostać ogłoszonych jesienią 2017. Sami twórcy przyznają, że idea jest ciągle w fazie rozwoju i zachęcaj do udziału w pracach *think tanki* oraz organizacje pozarządowe z krajów basenu Oceanu Indyjskiego. Widać jednak wyraźnie, że dalekosiężnym celem Indii i Japonii jest zdobycie serc i umysłów zwykłych ludzi, z czym Chińczycy kiepsko sobie ostatnio radzą.

Nie jest to jedyna kontrakcja podejmowana przez Tokio. Podobnie jak Chiny, także Japonia podjęła szereg inwestycji w porty w krajach azjatyckich. Japońskie spółki są już obecne w Sihanoukville w Kambodży, Laem Chabang w Tajlandii i planują inwestować w birmańskiej Thilawie. Jednak największym konkurencyjnym dla Chin projektem jest Kolombo. Nie do końca zadowolony ze współpracy z Chińczykami lankijski rząd może powierzyć dalszą rozbudowę portu japońsko-indyjskiemu konsorcjum złożonemu z Mitsui & Co oraz Tata Group. Powstała także inicjatywa konkurencyjna dla Gwadaru, kolejne irańsko-indyjsko-japońskie konsorcjum ma za ok. 20 mld dolarów rozbudować port i terminal naftowy w irańskim Chabaharze. Japonia jest w jeszcze większym stopniu uzależniona od przebiegających przez Ocean Indyjski i Azję Płd.-Wsch. morskich szlaków komunikacyjnych,

⁵ Broszura dostępna pod adresem: <http://www.eria.org/Asia-Africa-Growth-Corridor-Document.pdf>

dlatego też należy spodziewać się zaciętej rywalizacji na tym obszarze. Podobnie jak Chiny także Japonia zaczyna wykazywać coraz większe zainteresowanie Arktyką i uniezależnieniem się od rosyjskiego pośrednictwa na tym obszarze.

Podsumowanie

Inicjatywa Pasa i Szlaku to gigantyczny projekt, którego skutki odczuwalne będą w skali globalnej. Ogromne inwestycje w infrastrukturę i postępujące za nimi ułatwienia w komunikacji, a przez to wzrost wymiany handlowej, mogą znacząco przyczynić się do rozwoju obszarów zaangażowanych w projekt. Pomimo rozmachu najistotniejszą ze względu gospodarczego i politycznego jest jego część morska, umożliwiającą Chinom wyjście w świat. Ugruntowanie pozycji ChRL jako globalnego gracza będzie widowym znakiem przejścia z układu unipolarnego, zdominowanego przez USA, do układu dwu- lub nawet wielobiegunowego. Natomiast w kontekście gospodarki morskiej oznacza zakończenie dominacji szeroko rozumianego świata zachodniego. Z naszego punktu widzenia szczególnie ciekawe wydaje się zainteresowanie Chin basenem Morza Bałtyckiego, czego pierwszą jaskółką są plany budowy terminala kontenerowego w Kłajpedzie. Znaczenie Bałtyku może w dalszej przyszłości jeszcze wzrosnąć wraz z rozbudową Nowego Eurazjatyckiego Mostu Lądowego oraz Arktycznego Błękitnego Korytarza Ekonomicznego. Chiny wyraźnie dążą do łączenia elementów Nowego Jedwabnego Szlaku, co stwarza szansę dla innych bałtyckich portów.

Nie należy jednak przesadzać z entuzjazmem. Chińskie inwestycje służą przede wszystkim interesom ChRL oraz realizacji powstałych w Pekinie koncepcji. To, co leży w interesie Chin, niekoniecznie musi być korzystne dla innych państw zaangażowanych w OBOR. Już obecnie daje się odczuć konsekwencje polityczne. *Asia Nikkei Review* wieszczy nadejście w Azji nowej zimnej wojny, z podziałem na blok chiński i amerykański. Nie należy wszak oczekiwać, że Waszyngton pozwoli łatwo zdezonizować się z pozycji globalnego lidera. Konkurencyjną inicjatywę wobec Morskiego jedwabnego szlaku już zgłaszają Indie i Japonia, regionalni rywale Chin. Także sojusznicy Pekinu, tacy jak Rosja i Iran niechętnie odnoszą się do wizji chińskiej hegemonii w Azji i starają się tak pokierować rozwojem inicjatywy, aby bardziej odpowiadała ich interesom.

Największy jednak problem stanowi sama skala przedsięwzięcia. Proponowane korytarze ekonomiczne, rurociągi oraz infrastruktura portowa znajdują się często w niestabilnych regionach, stawiając przed Chinami wyzwania, z którymi wcześniej nie miały do czynienia. Błędem wydaje się negocjowanie wszelkich projektów jedynie na szczeblu rządowym, pozostawienie rozwiązywania lokalnych problemów władzom krajów partnerskich już przyczyniło się do opóźnień, czy wręcz upadku niektórych inicjatyw. Na tym tle bardzo

ciekawych wniosków może dostarczyć w przyszłości realizacja inwestycji podjętych w ramach AAGC. Wyraźnie widać również rosnąca pewność siebie Chińczyków, która niestety coraz częściej przeradza się w arogancję, szczególnie podczas istotnych negocjacji ze słabszymi partnerami. O negatywnych konsekwencjach takiego postępowania mówi wiele starych chińskich przysłów, kłóci się ono poza tym z deklarowanymi ideałami towarzyszącymi Nowemu Jedwabnemu Szlakowi.

Reasumując, Inicjatywa Pasa i Szlaku to megaprojekt, którego realizacja w najbliższych dekadach stanowić będzie jedno z największych wyzwań geopolitycznych i ekonomicznych dla całego świata.

O autorze

Paweł Behrendt – doktorant na Wydziale Nauk Politycznych Uniwersytetu Wiedeńskiego. Główne obszary zainteresowań: polityka zagraniczna i obronna Japonii oraz Chin, stosunki międzynarodowe i bezpieczeństwo w Azji Wschodniej, konflikty w Azji. Z CSPA związany od 2009 r., jako ekspert zajmuje się sprawami bezpieczeństwa. E-mail: pawel.behrendt@polska-azja.pl, Twitter: @pawel_behrendt

About the author

Paweł Behrendt – Ph.D. candidate at the Faculty of Political Science of the University of Vienna. Main areas of interest: foreign and defence policy of Japan and China, international relations and security in East Asia, conflicts in Asia. In Poland-Asia Research Center since 2009, he is an expert on security and defence. E-mail: pawel.behrendt@polska-azja.pl, Twitter: @pawel_behrendt

O CSPA

Centrum Studiów Polska-Azja (CSPA) to czołowy polski think tank zajmujący się Azją Wschodnią i Południową. W skład naszego zespołu wchodzi specjaliści od krajów Azji dysponujący praktyczną wiedzą wyniesioną z wieloletnich doświadczeń pracy na rynkach dalekowschodnich, pobytu w Azji, znajomości miejscowych realiów, języków i kultur. Od 2008 roku zajmujemy się wszechstronnym rozpowszechnianiem wiedzy na temat Azji, zarówno przez przygotowywanie raportów i analiz dla instytucji prywatnych i państwowych, jak też organizację i udział w spotkaniach, prelekcjach, wykładach, szkoleniach, seminariach oraz aktywną współpracę z mediami polskimi i zagranicznymi.

About CSPA

Poland-Asia Research Centre (CSPA) is a leading Polish think-tank working on Eastern and Southern Asia. We have assembled a team of experts on Asian countries, who possess practical knowledge coming from many years of experience working in Asian countries and whose expertise in the fields of local realities, languages and cultures shapes the current public debate on Asia in Poland. Since 2008 we have been engaged in comprehensive dissemination of knowledge about Asia. We prepare reports and analysis for private and government institutions, as well as organize meeting, speeches, lectures, trainings seminars and provide Polish and foreign media with latest comments on Asian affairs.