



PISM

POLSKI INSTYTUT SPRAW MIĘDZYNARODOWYCH
THE POLISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS

BIULETYN

Nr 65 (1302), 2 lipca 2015 © PISM

Redakcja: Marcin Zaborowski (redaktor naczelny) • Katarzyna Staniewska (sekretarz redakcji)
Jarosław Ćwiek-Karpowicz • Aleksandra Gawlikowska-Fyk • Dariusz Kałan
Piotr Kościński • Sebastian Płóciennik • Patrycja Sasnal • Marcin Terlikowski

Jedwabny Szlak: czym jest nowa priorytetowa chińska strategia

Justyna Szczudlik-Tatar

Ogłoszony przez Xi Jinpinga plan działania strategii Jedwabnego Szlaku (JS), chociaż nadal niezbyt konkretny, przedstawia jej główne cele, zakres oraz mechanizmy. Wskazuje także, że jest to projekt długoterminowy. Ostatnie zobowiązania finansowe Chin i nowo powstałe instytucje świadczą o rozpoczęciu jego realizacji. Polska chce skorzystać z tej strategii, by zwiększyć swój eksport, przyciągać chińskie inwestycje i brać udział w projektach infrastrukturalnych. Mając bezpośrednie kolejowe połączenia towarowe z Chinami i planując budowę suchych portów logistycznych w Polsce, władze i operatorzy połączeń powinny informować przedsiębiorców o tych inicjatywach, by wypełnić pociągi do Chin polskimi towarami.

Kiedy w połowie 2013 r. Xi Jinping ogłosił koncepcję Pasa Ekonomicznego Jedwabnego Szlaku (JS), a miesiąc później – Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI w., wydawało się, że jest to polityka odnosząca się głównie do krajów sąsiednich: pas lądowy do zachodnich sąsiadów Chin, głównie Azji Centralnej, a morski – do krajów Azji Południowo-Wschodniej. W połowie 2014 r. ukuto kolejne hasło – „jeden pas, jedna droga”, które jest stosowane wymiennie z nazwą Jedwabny Szlak. Jednak niejasność koncepcji i mechanizmów JS i jego rozszerzanie na dalsze obszary (np. na Europę czy Afrykę) spowodowały, że do wypracowania szczegółów strategii zaangażowano ekspertów. Po ponad roku Xi przedstawił plan działania, zaczęto ogłaszać pierwsze przedsięwzięcia i powoływać nowe instytucje. Chociaż plan nie jest zbyt konkretny, ukazuje główne cele. Dzięki JS Chiny chcą być twórcą norm, wносить wkład w gospodarkę światową, umiędzynarodowić yuana i chińskie przedsiębiorstwa, podnosić poziom technologiczny i możliwości produkcyjne. Rezultatem ma być restrukturyzacja chińskiej gospodarki w wyniku tzw. drugiego otwarcia.

Czym Jedwabny Szlak nie jest. Plan działania, analizy oraz wypowiedzi liderów i ekspertów mają rozwiązać wątpliwości co do JS. Dlatego czasami łatwiej jest przytoczyć oficjalne argumenty na to, czym JS nie jest, niż na to, czym jest. W uproszczeniu: jest sposobem na pokazanie pokojowych zamiarów Chin oraz możliwości współpracy opartej na obustronnych korzyściach; także – na „przykrycie” tych wszystkich działań Pekinu, które wywołują obawy w regionie, jak spory terytorialne na morzach, modernizacja armii czy nowo ogłoszona strategia wojskowa zakładająca „aktywną obronę”.

Znamienne jest stosowanie na określenie JS słów „propozycja” czy „wizja” zamiast „strategia”. W ten sposób Chiny chcą zaznaczyć, że koncepcja nie ma celów politycznych i nie jest narzędziem wywierania presji na inne państwa. Nie proponują listy uczestników ani mapy przedstawiającej dokładny przebieg Szlaku. Co więcej, podkreślają, że Szlak, to nie sposób, by narzucać swoją wolę innym, tylko otwarta propozycja do decyzji danego kraju – czy chce przystąpić do JS, czy nie. Chińscy liderzy zdecydowanie odrzucają porównania projektu z planem Marshalla, opartym na zimnowojennej mentalności i mającym powstrzymać komunizm – narzędziem jednostronnej pomocy dla określonych krajów. JS nie jest zatem koncepcją warunkowego wsparcia, którego celem jest wzmacnianie mocarstwowej pozycji Chin. Wreszcie nie jest sposobem na rozwój zachodnich Chin, tylko na rozwój całego kraju.

Czym Jedwabny Szlak jest. W rzeczywistości JS to całościowa koncepcja polityki zagranicznej i wewnętrznej Chin, zarządzana przez co najmniej trzy instytucje: Narodową Komisję Rozwoju, MSZ i Ministerstwo Handlu. Główne jej założenie, to ochrona interesów politycznych i gospodarczych ChRL. Najważniejsze interesy są związane z chińską percepcją zmian zachodzących na świecie, przede wszystkim z powodu kryzysu finansowego i rosnącej

współzależności. Chiny, które dobrze sobie poradziły z kryzysem i mają stabilną gospodarkę mimo ostatniego spowolnienia, chcą wносить wkład do gospodarki i polityki światowej, i w ten sposób umacniać swój mocarstwowy status.

Plan działania JS dość jasno wylicza cele gospodarcze Chin. Najważniejszy jest handel – eksport, aby zapewnić rynki zbytu dla chińskich produktów; i import, by pozyskiwać surowce i wysokie technologie. JS to także sposób na pobudzenie inwestycji, dzięki: eliminowaniu barier infrastrukturalnych, tworzeniu stref wolnego handlu, zawieraniu umów o unikaniu podwójnego opodatkowania, rozszerzaniu zakresu współpracy gospodarczej, np. o rolnictwo, gospodarkę morską, energetykę czy zielone technologie (tzw. zielony JS). Innym celem jest współpraca finansowa, która powinna się opierać na stabilnych walutach, stopniowo umiędzynarodowionych, a także na nowych instytucjach, jak Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych, Fundusz Jedwabnego Szlaku czy Nowy Bank Rozwoju BRICS.

Chociaż nie ma dokładnej mapy, dokument przedstawia regiony zarówno w Chinach, jak i poza ich granicami, które zostały zaliczone do JS. Wymienia prawie wszystkie chińskie prowincje oraz główne metropolie chińskiego wybrzeża i interioru. Poza Chinami Szlak biegnie przez trzy kontynenty: Azję i Europę po Afrykę. Pas Ekonomiczny obejmuje Azję Centralną i Południowo-Wschodnią, Rosję do Europy (z wybrzeżem Morza Bałtyckiego), Zatokę Perską i Morze Śródziemne. Morski JS – to porty wzdłuż chińskiego wybrzeża, Morze Południowochińskie, Pacyfik, Ocean Indyjski i Europa. Ta ogólna mapa wskazuje, że Szlak to chiński *pivot* – nie tylko wobec Azji, ale i globalny. Jest to także chińska odpowiedź na amerykańską obecność w Azji. Chińska oferta dla krajów zainteresowanych Szlakiem wraz z pokojową retoryką może się okazać propozycją współpracy atrakcyjniejszą od tych oferowanych przez USA czy Europę.

Implementacja rozpoczęta. Chociaż Jedwabny Szlak to strategia długoterminowa, a plan działań nie zawiera wielu konkretów, widać już rozpoczęcie realizacji koncepcji. Większość zawieranych obecnie umów o współpracy jest postrzegana jako projekty z nią związane. Przykładowo w kwietniu, podczas wizyty Xi Jinpinga w Pakistanie, Chiny ogłosiły plan inwestycyjny wart 46 mld dolarów, obejmujący chińsko-pakistański korytarz gospodarczy (z Gwadar do Kaszgaru) liczący 3000 km. Plan dotyczy projektów transportowych, energetycznych oraz budowy głębokiego portu i umożliwi Chinom dostęp do Oceanu Indyjskiego, Zatoki Bengalskiej, a także Bliskiego Wschodu i Afryki z pominięciem Cieśniny Malakka.

JS był także głównym tematem rozmów w czasie majowej wizyty Xi w Rosji, Kazachstanie i na Białorusi. W Rosji Xi podpisał porozumienie o współpracy w ramach JS i Unii Eurazjatyckiej. Chiny obiecały też zainwestować 5,8 mld dolarów w budowę szybkiej kolei Moskwa–Kazań, która następnie będzie przedłużona do Kazachstanu i Chin. Natomiast na Białorusi dyskutowano głównie o chińsko-białoruskim parku przemysłowym jako najważniejszym punkcie Szlaku łączącym Azję i Europę Wschodnią. Podobne umowy Chiny zawierają też z innymi krajami i należy się spodziewać, że większość projektów, szczególnie w Azji, będzie realizowana jako część JS.

Jedwabny Szlak a Europa Środkowo-Wschodnia. Kraje Europy Środkowo-Wschodniej zostały zaliczone do JS. Koncepcja może przynieść korzyści temu regionowi, również Polsce, mającej ogromny deficyt handlowy. Pojawi się szansa na zwiększenie obrotów handlowych, szczególnie polskiego eksportu, i przyciągnięcie chińskich inwestycji. Co więcej, Polska – jako potencjalny członek założyciel Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych – jest zainteresowana uczestnictwem w projektach infrastrukturalnych w Azji.

Pierwszym krajem Europy Środkowo-Wschodniej, który podpisał z Chinami porozumienie o współpracy w ramach Szlaku, są Węgry, jednak szczegóły nie zostały upublicznione. Wcześniej, w grudniu ub.r., na trzecim szczycie państw regionu i Chin w Belgradzie, Serbia i Węgry zawarły z nimi umowę na budowę szybkiej kolei Belgrad–Budapeszt. Co więcej, Polska stała się już częścią JS, gdyż od 2013 r. funkcjonują dwa bezpośrednie towarowe połączenia kolejowe z Chinami: Chengdu–Łódź i Suzhou–Warszawa. W tym roku polska spółka kolejowa PKP Cargo rozpoczęła obsługę połączenia Henan–Hamburg. Podpisano też porozumienie z Zhengzhou International Hub o utworzeniu spółki joint venture, która będzie odpowiedzialna za budowę suchego portu (hubu) w Małaszewiczach na granicy polsko-białoruskiej. Ma to być największy w Europie suchy port przeładunkowy dla kontenerów z Chin i Europy.

Polska powinna wykorzystywać szanse płynące z JS. Zarówno władze, jak i operatorzy cargo muszą skuteczniej informować polski biznes o możliwościach, jakie dają połączenia kolejowe i huby logistyczne (transport kolejowy jest szybszy niż morski, co ma szczególne znaczenie dla żywności i towarów rolno-spożywczych, które stanowią polską atrakcyjną ofertę eksportową do Chin). Oprócz inicjatyw władz centralnych, przykład Łodzi (biuro miasta i województwa w Chengdu oraz decyzja polskiego rządu o otwarciu tam konsulatu RP, by podtrzymać i zdynamizować zainteresowanie między prowincjami i państwami) pokazuje, jak duże jest pole do działania dla władz lokalnych i lokalnego biznesu w inicjowaniu współpracy w ramach Jedwabnego Szlaku.