



PISM

POLSKI INSTYTUT SPRAW MIĘDZYNARODOWYCH
THE POLISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS

BIULETYN

Nr 157 (1730), 23 listopada 2018 © PISM

Redakcja: Sławomir Dębski • Bartosz Wiśniewski • Rafał Tarnogórski
Katarzyna Staniewska (sekretarz redakcji)

Anna Maria Dynner • Sebastian Płóciennik • Patrycja Sasnal
Justyna Szczudlik • Jolanta Szymańska • Marcin Terlikowski • Tomasz Żornaczuk

Polarny Jedwabny Szlak: Arktyka w chińskiej polityce zagranicznej i gospodarczej

Damian Wnukowski

Arktyka odgrywa coraz ważniejszą rolę w chińskiej polityce zagranicznej i gospodarczej. W styczniu 2018 r. chiński rząd opublikował strategię dotyczącą tego regionu, w której został on uznany za część inicjatywy Pasa i Szlaku. Arktyka ma być wykorzystywana przede wszystkim jako źródło surowców i atrakcyjny szlak transportowy łączący Azję Wschodnią z Europą. Działania Chin mogą w dłuższej perspektywie stanowić wyzwanie dla interesów sojuszników Polski, w tym USA, co powinno być uwzględniane przy ewentualnej współpracy z chińskimi podmiotami.

Arktyczna strategia ChRL. 26 stycznia br. władze chińskie opublikowały tzw. białą księgę pt. „Polityka arktyczna Chin”. Jest to pierwszy tego rodzaju dokument dotyczący Arktyki. Wskazuje on m.in., że w wyniku zmian klimatycznych region ten staje się bardziej dostępny, przez co nabiera globalnego znaczenia strategicznego, gospodarczego i naukowego. Zmiany te wpływają też na klimat w innych regionach świata, w tym w Azji Wschodniej, a tym samym na warunki życia ludności. Dlatego stabilny i zrównoważony rozwój Arktyki leży w interesie nie tylko państw arktycznych, ale całej społeczności międzynarodowej. Chiny określono w dokumencie jako „państwo bliskie Arktyce”.

Priorytetem Chin w Arktyce są kwestie gospodarcze. Trasy wodne w regionie mają tworzyć Polarny Jedwabny Szlak będący częścią inicjatywy Pasa i Szlaku. Dzięki nim morski szlak transportowy między Chinami a UE (w 2016 r. odpowiadał za ponad 60% wartości dwustronnej wymiany handlowej) może być krótszy o ok. 1/3 w porównaniu z drogą przez Kanał Sueski. Wpływa to na obniżenie kosztów, w tym redukcję zużycia paliwa i mniejsze zanieczyszczenie środowiska. Dlatego chińskie firmy mają być zachęcane do korzystania z tych tras. Pierwszy chiński statek handlowy przepłynął przez Arktykę w 2013 r. W 2017 r. chińskie jednostki odbyły zaledwie 14 rejsów na tej trasie. Jednak wg szacunków Chińskiego Instytutu Badań Polarnych do 2020 r. przez Arktykę może być transportowane od 5% do 15% wartości wymiany handlowej ChRL. Dzięki wykorzystaniu tras arktycznych możliwe byłoby także ograniczenie żeglugi przez cieśninę Malakka i Ocean Indyjski, gdzie szlaki kontroluje flota USA. Istotne z punktu widzenia Chin jako największego na świecie konsumenta surowców energetycznych są także perspektywy eksploatacji ropy i gazu ziemnego w Arktyce – szacuje się, że mogą one stanowić odpowiednio 13% i 30% nieodkrytych światowych złóż. Ponadto Chiny zainteresowane są m.in. rybołówstwem, górnictwem czy turystyką. W białej księdze deklaruje się gotowość do współpracy z innymi partnerami, z poszanowaniem prawa międzynarodowego, środowiska naturalnego i tradycji lokalnych społeczności.

Instrumenty chińskiej polityki w Arktyce. Do zaznaczenia obecności w Arktyce Chiny używają głównie instrumentów finansowych. Wartość chińskich inwestycji w obszarze arktycznym ocenia się na 90 mld dol. Dotyczą one m.in. sektora energetycznego, co ma zapewnić ChRL bezpieczeństwo dostaw ropy i gazu ziemnego. Przykładem jest [zaangażowanie państwowego koncernu CNPC wraz z Silk Road Fund w rosyjski projekt terminala Jamał LNG](#), z którego docelowo ma być sprowadzane do Chin 4 mln ton gazu

ziemnego. Chińskie przedsiębiorstwa biorą udział w projektach transportowych, takich jak obsługa połączenia kolejowego Xi'an–Kouvola (w południowej Finlandii), czy infrastrukturalnych, jak np. rozbudowa rosyjskich portów. Inwestują też w sektor wydobywczy na Grenlandii (autonomicznym terytorium Danii), w tym kopalnie żelaza, miedzi czy metali ziem rzadkich, oraz są aktywne w branży telekomunikacyjnej i zielonych technologii, np. w Finlandii i Islandii. Kredytów na inwestycje, głównie w północnej Rosji, udziela m.in. Chiński Bank Rozwoju.

Intensyfikacji współpracy gospodarczej towarzyszy wzmocnianie relacji politycznych. W 2010 r. Chiny i USA ustanowiły mechanizm corocznego dialogu nt. prawa morza i kwestii arktycznych. W 2012 r. ChRL podpisała z Islandią pierwszą międzyrządową umowę ramową o współpracy w Arktyce. Od 2013 r. są prowadzone konsultacje z Rosją na tematy arktyczne. Podobny dialog istnieje w relacjach z Wielką Brytanią i Francją. W 2016 r. ChRL wraz z Japonią i Koreą Południową zainicjowała trójstronne rozmowy na wysokim szczeblu na tematy gospodarcze i naukowe związane z Arktyką. W ostatnich latach poprawiają się też stosunki Chin z Norwegią, które uległy pogorszeniu po przyznaniu w 2010 r. Pokojowej Nagrody Nobla chińskiemu dysydentowi Liu Xiaobo. Ponadto w 2013 r. ChRL uzyskała status obserwatora w Radzie Arktycznej – najważniejszej organizacji zajmującej się rozwojem regionu (wśród jej ośmiu stałych członków są m.in. USA, Rosja czy Kanada). Dało jej to możliwość uczestnictwa w spotkaniach Rady i dostęp do informacji o regionie, jednak bez prawa głosu.

Chiny prowadzą też w Arktyce działalność naukowo-badawczą. Od 1925 r. są sygnatariuszem Traktatu spitsbergeńskiego dającego prawo do prowadzenia badań i korzystania z zasobów naturalnych Svalbardu. Od połowy lat 80. XX w. ChRL zorganizowała ponad 30 ekspedycji naukowych do Arktyki. W 2004 r. utworzono stację badawczą „Żółta Rzeka” na Spitsbergenie. W 2013 r. powołano China-Nordic Arctic Research Center, promujący współpracę naukową w regionie. Chiny rozwijają również flotę lodolamaczy wykorzystywanych w celach naukowych. Obecnie w służbie jest jedna jednostka o nazwie „Śnieżny Smok” (Xuelong), będąca przerobionym statkiem ukraińskim. W 2019 r. ma zostać oddany do użytku „Śnieżny Smok 2” – pierwszy statek w pełni chińskiej konstrukcji.

Wnioski. Aktywność w Arktyce świadczy o ambicji Chin pod przywództwem Xi Jinpinga, chcących mieć jak największy wpływ na kwestie globalne. Polarny Jedwabny Szlak ma przede wszystkim nadać impuls chińskiej gospodarce. Jego wykorzystanie może jednak w krótkim okresie napotkać poważne przeszkody, w tym wciąż niewielką dostępność szlaków, wysokie koszty ubezpieczenia statków, trudności w żegludze kontenerowców czy stosunkowo wysokie koszty wydobycia surowców w Arktyce.

W krótkiej perspektywie Arktyka nie będzie zapewne obszarem strategicznej rywalizacji z innymi państwami, w tym USA. Wiąże się to m.in. z brakiem roszczeń terytorialnych ze strony ChRL i skupieniem się na istotniejszych celach, zwłaszcza na umocnieniu kontroli nad Morzem Południowochińskim. Podkreślany w białej księdze nacisk na współpracę z innymi państwami oraz w ramach organizacji wielostronnych ma złagodzić obawy społeczności międzynarodowej co do jednostronnych i destabilizujących działań ChRL w Arktyce. Odwoływanie się w dokumencie do respektowania prawa międzynarodowego może brzmieć jednak mało wiarygodnie w kontekście [stanowiska Chin wobec Morza Południowochińskiego](#).

Chińskie inwestycje mogą stanowić długofalowe wyzwanie dla interesów innych państw, głównie USA. Dotyczy to np. aktywności Chin na Grenlandii, gdzie znajduje się amerykańska baza wojskowa w Thule. Działania ChRL mogą być ograniczane przez niektóre państwa arktyczne, np. Danię, będącą sojusznikiem USA w ramach NATO. Przykładami są zablokowanie w 2016 r. przez duńskie władze przejęcia przez chińską firmę byłej bazy morskiej w południowej Grenlandii czy decyzja władz wyspy z września br. o odrzuceniu oferty chińskiej dotyczącej rozbudowy dwóch lotnisk. Choć zaangażowanie chińskiego kapitału i technologii wspomogłoby rozwój obszarów arktycznych, mogłoby także silniej związać niektóre państwa regionu z ChRL, w tym poprzez inwestycje. Przełożyłoby się to na wzmocnienie jej wpływów politycznych.

Z perspektywy UE, w tym Polski, rozwój arktycznych szlaków morskich może zwiększyć konkurencyjność eksportu do Azji Wschodniej. Jednocześnie obniżenie kosztów transportu tymi trasami może wpłynąć na spadek atrakcyjności przebiegających przez Polskę połączeń kolejowych Azja–Europa w ramach Pasa i Szlaku. Zwiększenie chińskich inwestycji w Arktyce może także rodzić obawy co do ich wpływu na bezpieczeństwo i gospodarkę arktycznych państw członkowskich UE. Polska, jako obserwator w Radzie Arktycznej, ma możliwość współpracy z Chinami m.in. w obszarze infrastruktury czy ochrony środowiska, np. w grupach roboczych Rady czy poprzez ustanowienie stałego dialogu (na wzór prowadzonego przez ChRL z Francją i Wielką Brytanią, również mających status obserwatorów). Ponadto funkcjonowanie polskiej stacji badawczej Hornsund na Spitsbergenie powinno sprzyjać rozwojowi kontaktów naukowych. Przy ewentualnej współpracy z chińskimi podmiotami, np. w ramach projektów infrastrukturalnych, powinny być jednak brane pod uwagę interesy strategiczne sojuszników, w tym USA i Danii, będących istotnymi partnerami Polski w sferze bezpieczeństwa czy energetyki.