



PISM | POLSKI INSTYTUT SPRAW MIĘDZYNARODOWYCH
THE POLISH INSTITUTE OF INTERNATIONAL AFFAIRS

BIULETYN

Nr 158 (1906), 13 listopada 2019 © PISM

Redakcja: Sławomir Dębski • Patrycja Sasnal • Rafał Tarnogórski
Katarzyna Staniewska (sekretarz redakcji)
Sebastian Płóciennik • Justyna Szczudlik • Daniel Szeligowski • Jolanta Szymańska
Marcin Terlikowski • Karol Wasilewski • Szymon Zaręba • Tomasz Żornaczuk

Perspektywy współpracy państw bałtyckich z Chinami

Kinga Raś

Państwa bałtyckie zwiększają wymianę handlową z Chinami i liczą na inwestycje z tego kraju. Sprzyja temu nasilenie stosunków politycznych i zainteresowanie strony chińskiej. Współpraca gospodarcza Litwy, Łotwy i Estonii z Chinami będzie zyskiwać na dynamice dopóty, dopóki jej rozwój nie stanie się przeszkodą dla wsparcia tych państw przez USA wobec rosyjskiego zagrożenia. Ten czynnik we współpracy z Chinami jest ważniejszy niż w przypadku pozostałych państw inicjatywy 17+1.

Stosunki państw bałtyckich z Chinami. W ciągu ostatniej dekady Chiny stawały się dla państw bałtyckich coraz ważniejszym partnerem gospodarczym. Najpierw międzynarodowy kryzys finansowy z lat 2007–2009 i załamanie w strefie euro doprowadziły do znacznych spadków PKB, szczególnie na Łotwie (18% PKB wyliczanego wg cen stałych). W rezultacie państwa bałtyckie, szukając dywersyfikacji wymiany handlowej, zaczęły otwierać się na rynki pozaeuropejskie. Następnie ich handel z Rosją – jednym z głównych partnerów – został ograniczony po jej agresji na Ukrainę w 2014 r. i po nałożonych w związku z tym sankcjach Unii Europejskiej (w 2015 r. najbardziej zmniejszył się – o ponad 40% – litewski eksport do Rosji).

Litwa, Łotwa i Estonia, jako tzw. małe państwa, wspierają wielostronne formaty współpracy z Chinami. Zaangażowały się w inicjatywę 17+1 (dawniej 16+1). Platforma ta pozwoliła im ożywić dwustronne stosunki polityczne z ChRL, tym bardziej że w 2016 r. w Rydze odbył się szczyt 16+1. Wówczas na Łotwę z pierwszą wizytą od odzyskania przez nią niepodległości udał się szef chińskiego rządu Li Keqiang, co posłużyło do jego bilateralnych spotkań z premierem Łotwy Mārisem Kučinskisem i prezydentem Raimondsem Vējonisem. W samym 2018 r. doszło do dwustronnych rozmów na najwyższym szczeblu: prezydent Vējonis przy okazji Światowego Forum Ekonomicznego spotkał się w Tiencinie z prezydentem Xi Jinpingiem, a z wizytą do Chin udały się również prezydent Estonii Kersti Kaljulaid i Litwy – Dalia Grybauskaitė. W uzupełnieniu do platformy 17+1 państwa bałtyckie rozwijają wielostronną współpracę z Chinami za pośrednictwem formatu NB8 (Nordic-Baltic Eight). W styczniu 2018 r. odbyło się w Pekinie spotkanie NB8 z chińskimi partnerami, które dotyczyło innowacyjnej gospodarki.

Możliwości rozwoju współpracy. Nasilenie stosunków politycznych państw bałtyckich z Chinami przyniosło wzrost wymiany handlowej. W 2018 r. eksport do Chin z Litwy wyniósł 189 mln euro, z Łotwy – 176,1 mln euro, a z Estonii – 184 mln euro. W 2012 r., kiedy powstała inicjatywa 16+1, wynosił on odpowiednio 66,6 mln euro, 52,6 mln euro i 101 mln euro. Oznacza to, że eksport do Chin z Estonii się podwoił, z Litwy – potroił, a z Łotwy – wzrósł ponad trzykrotnie. Jednocześnie import z Chin na Litwę w 2018 r. wyniósł 855 mln euro wobec 531 mln w 2012 r., na Łotwę – 560 mln euro wobec 386 mln, a do Estonii – 594 mln euro wobec 480,6 mln. Choć deficyt w wymianie handlowej pozostawał po stronie państw bałtyckich, w ostatnich latach się zmniejszał.

Dla inwestorów chińskich głównym atutem Litwy, Łotwy i Estonii są porty znajdujące się na szlakach transportowych łączących Europę i Azję. Umożliwia to Chinom rozwinięcie współpracy z całym regionem Morza Bałtyckiego. Obecnie na rynku regionalnym coraz ważniejszą rolę odgrywa China Merchants Group

(CMG), jeden z głównych spedytorów kontenerów na świecie. Największe możliwości logistyczne i przeładunkowe ma port w Rydze – w 2018 r. liczba kontenerów przybywających do niego z Dalekiego Wschodu wzrosła o 330% (z 3000 do 10 000). Jednocześnie litewski rząd planuje rozbudowę portu w Kłajpedzie, co ma rozwinąć jego potencjał przeładunkowy i usprawnić logistykę lądową. Oba porty zamierzają rozszerzać współpracę z Białorusią. Ma to uzasadnienie w budowanej przez CMG bazie logistycznej w ramach chińsko-białoruskiego parku technologicznego „Wielki Kamień” pod Mińskiem.

Dowodem na wzrost zaangażowania Chin w regionie bałtyckim jest ich chęć uczestnictwa w budowie tunelu łączącego Helsinki z Tallinnem. Chińskie firmy są partnerami głównego wykonawcy Finest Bay Area. W lipcu br. podpisał on list intencyjny z Touchstone Capital Partners China Fund odnośnie do gwarancji finansowych przedsięwzięcia, zaś z China Railway Engineering Company i jej spółką zależną China Railway International Group – w sprawie przygotowania projektu. Dotychczas jednak chiński kapitał lokowany na Litwie, Łotwie i w Estonii nie przekroczył 1% inwestycji zagranicznych w tych państwach. BIZ z Chin od 2012 r. zwiększały się nierównomiernie, a w 2018 r. wyniosły odpowiednio: 9,5 mln euro, 59 mln euro, 36,2 mln euro.

Ograniczenia i zagrożenia. O ile państwom bałtyckim udaje się rozwijać stosunki z Chinami, o tyle utrzymanie ich na partnerskim poziomie może być trudne. Po pierwsze, w wymiarze gospodarczym ChRL okazuje się niełatwym kontrahentem, co udowadniają m.in. żmudne negocjacje dotyczące obostrzeń eksportu do ChRL (szczególnie w sektorze spożywczym). Jednocześnie Chińczycy, inwestując m.in. w państwach bałtyckich, dążą do uzyskania jak największej kontroli nad wykonywanymi projektami i zabiegają o dostęp do infrastruktury krytycznej (zainteresowanie portami bałtyckimi, inwestycje w energetyce i firmy z branży high-tech).

Po drugie, mimo że państwa bałtyckie należą do najbardziej otwartych na inwestycje i zależy im na zwiększaniu atrakcyjności biznesowej, kluczowe dla ich relacji z Chinami są wytyczne unijne i polityka UE wobec zewnętrznych partnerów. Przykładem tego jest zwiększanie przez Unię kontroli bezpośrednich inwestycji zagranicznych w celu ochrony własnych rynków, co potwierdza przyjęty specjalny mechanizm monitorowania inwestycji. Pośrednio dotyczyć to może np. dostępu Huawei do przetargów na budowę sieci 5G w UE. W tej kwestii Estonia jest najbardziej restrykcyjna i chce uniemożliwić wykorzystanie chińskich technologii w sektorze rządowym. Podpisała też stosowną deklarację z USA.

Po trzecie, wpływ na zaangażowanie państw bałtyckich we współpracę z Chinami mają Stany Zjednoczone. Są one priorytetowym partnerem Litwy, Łotwy i Estonii, a równocześnie sceptycznie odnoszą się do chińskiej ekspansji, zwłaszcza w sektorach technologicznych i strategicznych w państwach sojuszniczych. Dlatego rosnące zaangażowanie Chin w regionie może wzbudzać zastrzeżenia USA, które same traktują kraje bałtyckie jako partnerów np. w energetyce (LNG) czy w sektorze uzbrojenia.

Po czwarte, wyzwaniem dla państw bałtyckich jest zaangażowanie się ChRL w wojskową współpracę z Rosją. W 2017 r. chińskie i rosyjskie okręty prowadziły nawet wspólne manewry na Morzu Bałtyckim. Ewentualny dostęp Chin do infrastruktury portowej państw bałtyckich mógłby więc stwarzać dodatkowe zagrożenie dla bezpieczeństwa na wschodniej flance NATO i UE.

Wnioski i perspektywy. Litwa, Łotwa i Estonia intensyfikują współpracę z Chinami, głównie dzięki platformom wielostronnym. Wynika to m.in. stąd, że państwa bałtyckie chcą pozyskiwać nowych partnerów handlowych. Dlatego, poza zaangażowaniem w inicjatywę 17+1, wspierają rozwój współpracy z Chinami w formacie NB8. Zwielokrotnienie wartości eksportu do tego kraju w przypadku wszystkich państw bałtyckich zapewnia im alternatywny duży rynek zbytu, szczególnie w sytuacji utrudnionej wymiany handlowej z Rosją.

Dotychczasowa dynamika wzrostu wskazuje równocześnie na znaczący potencjał współpracy gospodarczej z ChRL. Dodatkowo wzmacniają go atrakcyjność inwestycyjna państw bałtyckich, jak również alternatywne, w tym dla przebiegających przez Polskę, szlaki transportowe. Dlatego w celu zwiększenia korzyści czerpanych z tranzytu towarów z Chin ważna dla Polski jest rozbudowa infrastruktury granicznej na przejściu Małaszewicze–Brześć, przez które prowadzi magistrala kolejowa łącząca Europę z Azją.

Litwa, Łotwa i Estonia będą rozwijać współpracę z ChRL, dopóki nie będzie to ograniczało gwarancji bezpieczeństwa ze strony Stanów Zjednoczonych. Tymczasem postępujący spór handlowy między USA i Chinami sugeruje, że nie można wykluczyć znalezienia się państw bałtyckich w sytuacji konieczności poszukiwania kolejnych alternatywnych rynków zbytu. Wtedy z jednej strony Litwa, Łotwa i Estonia mogą dążyć do zacieśniania kooperacji politycznej z ChRL głównie na forum UE, z drugiej zaś mogą starać się, kosztem Chin, intensyfikować rozwój stosunków gospodarczych z innymi partnerami azjatyckimi, takimi jak Indie czy Japonia.