

Kazimierz Kik
Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach

ŚRODKOWOEUROPEJSKIE ASPEKTY NOWEGO JEDWABNEGO SZLAKU

Streszczenie

Artykuł jest efektem analizy naukowej dokumentów, opracowań monograficznych i periodyków naukowych oraz prasy. Jego celem jest naukowa analiza wszelkich aspektów chińskiego zaangażowania przez realizację koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku w politykę państw Europy Środkowej i Wschodniej, Unii Europejskiej i Rosji. Problemem zasadniczym analizy jest próba identyfikacji wspólnych interesów w trójkącie Chiny – Unia Europejska – Europa Środkowo-Wschodnia, ze szczególnym uwzględnieniem interesów Polski.

Słowa kluczowe: Nowy Jedwabny Szlak, Chiny, Europa Środkowo-Wschodnia, Rosja, Unia Europejska, państwa wyszehradzkie, Polska.

Kody JEL: F54, P58

Wstęp

Ponad pięć lat minęło od chwili ogłoszenia w kazachstańskiej Astanie, w październiku 2013 roku, przez nowego wówczas prezydenta Chin Xi Jinpinga koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku. Dziś, z prawie pięcioletniej perspektywy warto spojrzeć na genezę tej koncepcji z nieco szerszej, międzynarodowej perspektywy.

Na wstępie warto zwrócić uwagę na słowa wybitnego znawcy Azji Wschodniej prof. Edwarda Haliżaka (Haliżak 2012, s. 590), który już przed kilku laty wyraził przekonanie, że Chiny stają się strukturalnie skazane na realizację idei mocarstwa geoeconomicznego. Hans Joachim Spanger niemiecki politolog z Frankfurckiego Instytutu Badań nad Pokojem, trafnie zaakcentował amerykański trop Nowego Jedwabnego Szlaku, formułując tezę, że idea Nowego Jedwabnego Szlaku stanowiła naturalną konsekwencję amerykańskiego zwrotu ku Pacyfikowi u progu XXI wieku. Chiny, nie chcąc przedwczesnej konfrontacji z Amerykanami, skierowały się na Zachód (Spenger 2016). Tu zaś natrafiły na liczącą 4,2 tysiąca kilometrów granicę z Rosją, która skłócona konfliktem ukraińskim z USA, NATO i z Unią Europejską, obciążona sankcjami finansowymi i bojkotowana w świecie euroatlantyckim, zwróciła się w tym samym czasie ku wschodowi, głównie ku Chinom.

W efekcie, w maju 2015 roku nastąpiło coś, co nastąpić musiało. Z inicjatywy prezydenta Rosji W. Putina doszło do spotkania dwóch, wielkich projektów: chińskiego Nowego Jedwabnego Szlaku z rosyjskim projektem budowania Unii Euroazjatyckiej. Jak pisze M. Kaczmarski, Rosja postanowiła taktycznie przyłączyć się do silniejszego (w formule klasycznego „bandwagoningu”), rezygnując, na razie, z prób budowania wobec Chin potęgi równoległej. Putin zdecydował się włączyć kierowaną przez siebie Unię Euroazjatycką w forsowaną od dwóch lat chińską koncepcję Nowego Jedwabnego Szlaku (Kaczmarski, Radkiewicz 2016). Pojawiła się wówczas idea Wielkiej Eurazji, zmierzająca do stworzenia sieci wielostronnych i dwustronnych porozumień handlowych pomiędzy Chinami, Rosją, państwami Szanghajskiej Organizacji Współpracy, państwami ASEAN-u, Europy Środkowo-Wschodniej i z Unią Europejską. I w takim też kontekście w całej tej chińskiej układance pojawiła się Unia Europejska zdominowana w sferze gospodarczej przez kapitał i interesy Niemiec.

W treściach zapoczątkowanego u progu XXI wieku procesu lizbońskiego uwidoczniło się wyraźnie przekonanie, że realizacja podmiotowych aspiracji gospodarczych Unii Europejskiej uzależniona jest od wykorzystania potencjałów ekonomicznych Wschodu. Myślano przy tym głównie o potencjale Rosji (Kik 2008, s. 121-145). Z czasem jednak na czoło wysunęły się rachuby związane z Chinami. W przyjętym w czerwcu 2003 roku dokumencie *Europejska Strategia Bezpieczeństwa – Chiny* Państwo Środka uznane zostało za partnera strategicznego Brukseli. Jednocześnie, postępowała instytucjonalizacja partnerstwa strategicznego UE i Chin. Od 1998 roku odbywają się regularnie unijno-chińskie „szczyty”. To dzięki wsparciu Brukseli, w 2001 roku Chiny zostały przyjęte do Światowej Organizacji Handlu, co zaowocowało gwałtownym wzrostem obrotów handlowych między obu stronami. Dotyczyło to zresztą głównie wzrostu obrotów handlowych chińsko-niemieckich.

W konsekwencji, już w 2016 roku Unia Europejska została największym partnerem Chin, a Chiny zostały drugim (po USA) partnerem handlowym Unii. Jednocześnie, Chiny stały się atrakcyjnym miejscem dla lokowania europejskich inwestycji za granicą. W 2015 roku było to już 168 miliardów euro. Jeśli zaś dodamy Hongkong, to suma inwestycji sięgała 288 mld euro (Garcia-Herrero i in. 2017).

Cechą charakterystyczną wymiany handlowej państw unijnych z Chinami była i jest zdecydowana asymetryczność. O ile deficyt handlowy Unii z Chinami wynosił w 2005 roku „tylko” 109 mld euro, to w 2016 roku wzrósł już do 170 mld euro. Deficyt narastał więc wraz ze wzrostem obrotów. Problem był w tym, że 98% płynących z Chin do Unii towarów dociera do Europy drogą morską, a zatem długotrwałą i kosztowną. Na drogę lądową przypada zaledwie 2% wzajemnie wymienianych towarów. I to jest właśnie główny problem chińsko-unijnej wymiany. Zwiększenie zdolności do przewozu towarów drogami ląd-

wymi stanowi jeden z głównych problemów współpracy gospodarczej Chin z Europą (Jakubowski, Popławski, Kaczmarski 2018).

Gospodarką dominującą w ramach Unii Europejskiej jest gospodarka niemiecka. Niemcy wysunęły się wówczas na trzecią potęgę handlową świata. Przejęcie przez D. Trumpa kontroli nad polityką Stanów Zjednoczonych i jego koncepcje konfliktów handlowych z dotychczasowymi partnerami doprowadziły do tego, że po 2016 roku to właśnie Chiny stały się (w miejsce USA) głównym partnerem handlowym Niemiec. Już w 2016 roku wartość niemiecko-chińskich obrotów handlowych przekroczyła 230 mld dolarów. Jest to, co prawda, handel także dla Niemiec deficytowy (w 2016 roku na 17,7 mld euro), ale zarówno Niemcy, jak i Chiny zdecydowane są na kontynuowanie wymiany.

Niemcy stanowią priorytet w chińskiej polityce wobec Unii Europejskiej także z innego jeszcze powodu. Chodzi o geoeconomiczną strategię Niemiec wobec państw Europy Środkowej, włączając w to także gospodarkę austriacką, opartą na budowaniu w regionie mechanizmów gospodarczej współzależności wspartej systemem coraz to ściślejszej współpracy transgranicznej. W efekcie, po 2004 roku, czyli po przystąpieniu państw wyszehradzkich do UE, Niemcom udało się zbudować wokół siebie coś na wzór środkowoeuropejskiego rdzenia przemysłowego. Kierowany przez kapitał niemiecki środkowoeuropejski rdzeń przemysłowy wytwarzał już w 2011 roku około 42% całego unijnego eksportu przemysłowego (Pepe 2017).

I to właśnie przykuło uwagę decydentów chińskich, którzy w Niemczech dostrzegli znaczący ośrodek przemysłowy, na którym warto byłoby oprzeć zachodnią flankę chińskiej aspiracji zbudowania nowej wersji Jedwabnego Szlaku stanowiącego instrument dla realizacji chińskiego marzenia o zbudowaniu zdominowanej przez chińską gospodarkę Eurazji. Z drugiej zaś strony, Niemcy, zdając sobie sprawę z aspiracji chińskich, podjęły kroki zmierzające do przejęcia inicjatywy w formułowaniu zasad odnoszących się do relacji z Chinami na poziomie całej Unii (van der Putten 2016, s. 24).

Na tak szeroko zarysowanym tle o wiele lepiej można odnotować genezę i charakter zgłoszonej przez Chiny w październiku 2012 roku inicjatywy „16+1” a więc gospodarczego i finansowego współdziałania Chin z szesnastoma państwami Europy Środkowo- Wschodniej.

Inicjatywa „16+1”

Na wstępie podkreślić należy, że inicjatywa zinstytucjonalizowania współpracy gospodarczej i finansowej Chin z szesnastoma państwami Europy Środkowo-Wschodniej była od samego początku inicjatywą chińską, a jej geneza sięga polsko-chińskich rozmów przeprowadzonych w 2010 roku w Szanghaju w trakcie odbywających się tam wówczas targów EXPO (Tuszyński 2015).

Spośród szesnastu wytypowanych państw jedenaście to państwa członkowskie Unii Europejskiej¹, a pięć kolejnych to aspirujące do członkostwa w Unii państwa Bałkanów Zachodnich². Wszystkie te państwa znajdują się na trasie obecnych i potencjalnych szlaków handlowych mogących łączyć Chiny z Europą Zachodnią. Państwa te zaliczane są do gospodarczych peryferii Unii Europejskiej rozpaczliwie poszukujących nowych szans dla swego rozwoju gospodarczego.

Interesujące jest nade wszystko pominięcie Ukrainy i Białorusi w inicjatywie chińskiej. Chiny uznały najwyraźniej te kraje za znajdujące się w strefie oddziaływania Rosji. Tu zaś Chiny unikały konfrontacyjnych przedsięwzięć (Góralczyk 2017). Cel chińskich działań był zatem wyraźny. Chodziło tu o dostęp do rynków unijnych i do unijnych technologii. Była to próba chińskiego przeniknięcia do serca gospodarki unijnej (Niemcy), siłami chińskiego kapitału i tworzenia chińskich przyczółków gospodarczych w krajach obrzeża gospodarczego Unii.

Stąd też specyficzna taktyka Pekinu, nacelowana na bilateralizację swoich relacji także z krajami okołounijnymi. Tu przewaga Chin jest tak duża, że relacje te, od samego początku, nabierają charakteru asymetrycznego. Bruksela i Berlin chcąc uniknąć takiej perspektywy starają się narzucić zinstytucjonalizowaną, dwustronną formułę UE-Chiny. W efekcie, w relacjach chińsko-europejskich mamy wyraźną dwutorowość. Z jednej strony, scentralizowane relacje UE-Chiny z dominacją Brukseli (a faktycznie Niemiec) w tym układzie. Z drugiej zaś, bilateralne relacje gospodarcze z krajami jej wschodniego obrzeża w ramach wspomnianej wyżej inicjatywy „16+1”.

Zresztą, także współdziałanie w ramach „16+1” ma swoją specyfikę. Zaznacza tu się bowiem wyraźna dominacja państw wyszehradzkich, a w ich ramach preferencje dla relacji chińsko-polskich i chińsko-węgierskich. Bo właśnie od współdziałania z Polską zainicjowana została inicjatywa „16+1”. Była to konsekwencja rozmów przeprowadzonych w Szanghaju w trakcie targów EXPO, po których doszło w grudniu 2011 roku do wizyty w Pekinie polskiego prezydenta Bronisława Komorowskiego. To właśnie w efekcie tego spotkania relacje polsko-chińskie podniesione zostały do poziomu strategicznego partnerstwa.

Drugim państwem traktowanym w ramach „16+1” priorytetowo były Węgry, traktowane, podobnie jak i Polska, jako rodzaj koordynatorów w realizacji chińskiej drogi na rynki unijne. Świadczyły o tym rozmowy, które premier Chin przeprowadził w Budapeszcie w 2011 roku w trakcie zorganizowanego tam wówczas Forum Ekonomicznego. To w Budapeszcie właśnie zapadły wstępne decyzje o ustanowieniu sformalizowanej współpracy gospodarczej w formule „16+1”, co urzeczywistnione zostało rok później konferencją w Warszawie. Bo to w Warszawie właśnie w kwietniu 2012 roku ukonstytuowała się inicjatywa

¹ Polska, Czechy, Węgry, Słowacja, Litwa, Łotwa, Estonia, Rumunia, Słowenia, Chorwacja.

² Serbia, Bośnia i Hercegowina, Albania, Macedonia i Czarnogóra.

„16+1”. Zainaugurował ją uroczyste i osobiście premier Chin Wen Jiabao prezentując zestaw dwunastu filarów tej koncepcji (Suba 2018).

Filarem wszystkiego było podjęcie decyzji o organizowaniu corocznych szczytów „16+1” na najwyższym, państwowym szczeblu. Zadaniem tych szczytów było podejmowanie decyzji strategicznych odnoszących się do ukierunkowywania rozwoju Inicjatywy. Szczyty miały odbywać się sukcesywnie w kolejnych stolicach uczestniczących w tym przedsięwzięciu państw.

Decyzją drugą, a równie fundamentalną, było utworzenie w ramach chińskiego Ministerstwa Spraw Zagranicznych specjalnego Sekretariatu do spraw koordynowania całej Inicjatywy. Z czasem, państwa uczestniczące w tym przedsięwzięciu desygnowały swoich przedstawicieli przy tym Sekretariacie. Spotykali się oni, raz na kwartał, w Pekinie z członkami Sekretariatu i z przedstawicielami ambasad państw członkowskich rezydujących w stolicy Chin. Wszystko to stanowiło rodzaj na w półstałego mechanizmu koordynowania prac „16+1”.

Kolejne dwa filary przyjętego w Warszawie programu działania to była współpraca w zakresie rozbudowy infrastruktury gospodarczej i transportowej w regionie oraz zasady i instytucje współpracy w płaszczyźnie finansowej. I to właśnie te dwa filary stanowiły istotę współdziałania w ramach „16+1”. Dodać do nich należy jednak wymianę handlową i szeroko pojmowaną współpracę gospodarczą obejmującą inwestycje. Trzecia grupa zadań zawartych w programie z Warszawy odnosiła się do współdziałania w sferze kultury, wymiany naukowców i studentów aż po współpracę w płaszczyźnie turystyki. W grupie czwartej umieścić należy inspirowanie współpracy samorządów lokalnych i regionalnych aż po rozwijanie współpracy transgranicznej.

W Warszawie przyjęto zatem kompleksowy zakres współdziałania Chin z państwami Europy Środkowo-Wschodniej. Kolejne, odbywane co roku szczyty stanowiły już raczej okazję do pogłębiania i poszerzania tej inicjatywy a także do jej instytucjonalizowania w niektórych obszarach. Już w 2012 roku w Warszawie zdecydowano o ustanowieniu specjalnej linii kredytowej w wysokości około 10 mld dol. na potrzeby rozbudowywania infrastruktury drogowej w krajach regionu. Głównym zamysłem Pekinu było wówczas stworzenie możliwości dywersyfikacji źródeł kapitału przeznaczonego na rozbudowę projektów infrastrukturalnych w regionie. Na inspirowanie i wspieranie projektów niezbędnych w chińskich planach wykorzystania państw regionu jako wygodnej i taniej drogi dla chińskich produktów płynących na unijne rynki (Karaskowa i in. 2018).

W kilka lat później, już po zainaugurowaniu przez Chiny kolejnej inicjatywy – Nowego Jedwabnego Szlaku, w styczniu 2016 roku Chiny utworzyły Azjatycki Bank Inwestycyjny ds. infrastruktury (AIIB) oraz Specjalny Fundusz Jedwabnego Szlaku – poszerzając niejako gamę instrumentów finansowych przeznaczonych także na cele „16+1” (Kaczmarski 2017).

Należy jednak podkreślić, że w pierwszej fazie chińska inicjatywa finansowo-kredytowa nie spotkała się w krajach Europy Środkowo-Wschodniej z entuzjastycznym przyjęciem. Chiny zaproponowały bowiem zadłużeniowy model kredytowania projektów infrastrukturalnych w państwach regionu. Oferowane przez Chińczyków kredyty były wysoko oprocentowane (2-3%), a realizacja podejmowanych przy ich pomocy przedsięwzięć opierać się miała w dużej mierze na wykonawcach chińskich. Unijne państwa z kręgu 16+1² rzadka więc reagowały na propozycje Pekinu.

Intensywniej natomiast rozwijała się infrastruktura organizacyjna „16+1”. Już w 2014 roku powstał w Warszawie Sekretariat ds. Inwestycji dokonywanych w ramach 16+1. W lutym 2016 roku także w Warszawie utworzono Sekretariat ds. Morskich. Jednocześnie, w Belgradzie powstał Sekretariat ds. Transportu, w Rydze – Sekretariat ds. Logistyki, a w Sofii – ds. Rolnictwa. W Belgradzie natomiast utworzono, i to już w 2013 roku, Radę Biznesu.

W trakcie kolejnych szczytów „16+1” skonkretyzowano też nowe pola działań w ramach Inicjatywy. Interesujące są w tym kontekście ustalenia ze szczytu w Rydze z 5 listopada 2016 roku. W Rydze przyjęto bowiem plan skoordynowania współpracy handlowej obejmującej porty morza Adriatyckiego, Bałtyckiego i Czarnego. Współpracą objęte miały być nie tylko same porty, ale i ujścia rzek wpływających do tych portów, a nawet, przylegające do nich tereny przemysłowe (tzw. Deklaracja z Rygi, ang. *Riga Declaration*). Była to koncepcja tworzenia tzw. klastrów przemysłowych.

Cała aktywność inwestycyjna Chin na obszarze objętym Inicjatywą odzwierciedlała strategię inwestowania przez Chiny na własnych warunkach i tylko w te sektory, które Chińczycy uważali dla siebie za strategiczne. Wszystko to budziło w Brukseli sporo nieufności, obudzonej już ustaleniami przyjętymi w 2012 roku w Warszawie, w której bez wiedzy i zgody władz z Brukseli środkowoeuropejskie państwa przyjęły w porozumieniu z Pekinem 12 celów wzajemnej współpracy. Nastroje pogorszyła instytucjonalizacja realizacji tych zadań (utworzenie Sekretariatu i powołanie narodowych koordynatorów). Postawa Brukseli powodowana była zwłaszcza bilateralizacją stosunków gospodarczych Chin z państwami Unii Europejskiej (Pepe 2017). W Brukseli obawiano się perspektywy rozsadzenia jedności UE i uzyskania możliwości ingerowania Chin w wewnętrzne sprawy Unii przez silne lobby prochińskie złożone z niektórych państw „16+1”.

Tego typu obawy Brukseli dość szybko jednak zostały rozproszone. Chiny nie były bowiem zainteresowane antagonizowaniem instytucji europejskich. Wręcz odwrotnie, plany chińskie zmierzały do oparcia jednego z filarów swojego planu Nowego Jedwabnego Szlaku właśnie na Unii Europejskiej, a państwa „16+1” stanowić miały jedynie prowadzony do niej wygodnie wymoszczony pomost. Szybko doszło więc do porozumienia. Najpierw, już w 2013 roku, przedstawiciele Komisji Europejskiej (a konkretnie przedstawiciele Europejskiej Służby Działań Zewnętrznych) mogli uczestniczyć w szczytach „16+1”. Następn-

nie, przyjęta w grudniu 2015 roku w Chinach (Suzhou), średniookresowa agenda współpracy „16+1” wkomponowana została w agendę współpracy strategicznej „Chiny – UE – 2020” (Turcsany 2017). Natomiast w listopadzie 2016 roku w tekście Deklaracji z Rygi stwierdzono wyraźnie, że porozumienia w ramach „16+1” uwzględniać muszą wszelkie kompetencje Brukseli i muszą być zgodne ze zobowiązaniami tych państw wobec Brukseli. Co więcej, Chiny wyraziły gotowość do partycypowania w wielkich, unijnych planach rozbudowy infrastruktury drogowej, o czym świadczył chiński akces do Planu Junckera.

Szybko okazało się zatem, że rzeczywistymi priorytetami Chin były priorytety zawarte w koncepcjach Nowego Jedwabnego Szlaku, a tu Unia Europejska i jej rynki, a zwłaszcza silna gospodarka niemiecka, była brana pod uwagę. „16+1” stanowić miał tylko jeden z instrumentów realizacji tych planów. Świadczą o tym m.in. niezbyt duże osiągnięcia pierwszych sześciu lat funkcjonowania porozumienia w ramach „16+1”, a spore sukcesy osiągnięte w tym czasie w relacjach Chin z Unią Europejską i zwłaszcza z Berlinem.

Na uzasadnienie tej tezy wystarczy dokonać analizy dwóch zasadniczych płaszczyzn funkcjonowania z jednej strony współpracy w ramach „16+1”, a z drugiej wymiany na poziomie Chin z Unią Europejską. Chodzi tu o współpracę handlową i inwestycje. W płaszczyźnie wymiany handlowej obroty chińsko-unijne są dziesięciokrotnie większe niż obroty w ramach 16+1. Wymiana handlowa Chin z UE wynosiła w 2016 roku 514 mld dolarów, podczas gdy obroty chińskie z 16+1 nie przekraczały 58 mld dolarów. Co więcej, obroty te rosły wolniej niż w okresie przed uruchomieniem tej inicjatywy. No i co ważniejsze, nie osiągnięto zakładanego wcześniej pułapu wymiany na poziomie 100 mld dolarów (Zeneli 2017). Należy też dodać, że handel Chin w ramach „16+1” odbywał się przede wszystkim z państwami wyszehradzkimi oraz Rumunią. Tu koncentrowało się prawie 80% obrotów z Chinami.

Na tle handlu chińskiego z krajami Europy Środkowo-Wschodniej, a nawet skali chińskiego handlu zagranicznego z Unią Europejską, na szczególną uwagę zasługują obroty chińsko-niemieckie. Chiny stały się właśnie w 2016 roku pierwszym partnerem handlowym Niemiec. Wielkość obrotów handlowych Chin z Niemcami sięgnęła w 2017 roku 186 mld euro, czyli 230 mld dolarów. W 2016 roku wartość ta wyniosła „tylko” 170 mld euro. Chiny wyprzedziły więc w 2016 roku Stany Zjednoczone w roli największego partnera handlowego Niemiec.

Co ważniejsze jednak, rośnie rola i znaczenie państw wyszehradzkich w handlu z Niemcami. Idąc za danymi „Frankfurter Allgemeine Zeitung” z czerwca 2018 roku stwierdzić można, że to właśnie państwa wyszehradzkie jako całość są największym partnerem Niemiec. Obustronne obroty bowiem przekroczyły już w 2016 roku 256 mld euro. Są to obroty wyższe niż obroty handlowe Niemiec z Chinami, Francją i Stanami Zjednoczonymi. Rysuje się

zatem interesujący trójkąt preferencji w handlu zagranicznym: Niemcy – Wyszehrad – Chiny.

Jest tu też jedna dla Chin kwestia pozytywna. Handel Chiny – UE i Chiny – „16+1” oraz Chiny – Niemcy jest handlem zdecydowanie asymetrycznym i dla Chin niezwykle korzystnym. Tylko w 2016 roku deficyt UE w handlu z Chinami wynosił 174 mld dolarów. Deficyt niemiecki wynosił zaledwie 18 mld dolarów, a deficyt krajów wyszehradzkich niewiele więcej, bo 20 mld dolarów. I w tym właśnie tkwi chyba tajemnica nadzwyczajnego zainteresowania Chin rynkami Unii Europejskiej.

Zupełnie inaczej rzecz się ma z inwestycjami zagranicznymi Chin w świecie, w Europie i w krajach „16+1”. Do 2013 roku Chiny przekształciły się w największego inwestora w krajach rozwijających się. Chińskie inwestycje w świecie przekroczyły w 2013 roku 613 mld dolarów (Kowalski 2017). Chińska aktywność inwestycyjna omijała jednak i UE i kraje wyszehradzkie. W samej Unii Chiny zainwestowały do 2016 roku zaledwie 65 mld dolarów. W krajach „16+1” było to tylko 15 mld dolarów, i to głównie na Bałkanach, w Czechach i na Węgrzech (Zenali 2017). Chiny inwestowały najchętniej w najwyższej gospodarczo rozwiniętych krajach Europy Zachodniej, takich jak Niemcy, W. Brytania i Francja. Mniej chętnie inwestowały w krajach peryferyjnych w UE. Wiele to mówi o rzeczywistych celach chińskiego zaangażowania w Europie.

W 2013 roku kraje Europy Środkowo-Wschodniej stały się fragmentem nowej inicjatywy chińskiej o ogólnoświatowym wymiarze stworzenia do 2022 roku – Nowego Jedwabnego Szlaku. Nowo wybrany prezydent Chin Xi Jinping wytyczył na spotkaniu w kazachstańskiej Astanie nowe perspektywy rozwoju Chin. Jest to perspektywa sięgająca roku 2049, a zatem setnej rocznicy narodzin ChRL, zmierzająca do przekształcenia do tego czasu Chin w najsilniejsze mocarstwo świata. Mocarstwo, którego dominacja oparta byłaby nie tyle na sile (USA) lub na politycznym podporządkowaniu państw (imperialna Rosja), ile na mechanizmach geoeconomicznych związków bazujących na zasadach poszukiwania wzajemnych korzyści.

Koncepcje Nowego Jedwabnego Szlaku nie zmierzają, w swojej obecnej formule, do wyeliminowania obecnego, neoliberalnego ładu w świecie. Jak pisze Marcin Kaczmarek (2016), zmierzają raczej ku stworzeniu ładu istniejącego równolegle dla zdominowanego przez USA i UE ładu neoliberalnego. Kształt proponowanego przez Pekin ładu przypominać ma formę specyficznego trójkąta, którego najistotniejszymi bokami byłyby współdziałające ze sobą Azja i Europa wsparte na rozwijającym się kontynencie afrykańskim. Chiny proponują więc w miejsce obecnego ładu geopolitycznego ład geoeconomiczny, oparty na budowaniu współzależności gospodarczej, a nie współzależności militarnej i politycznej.

Głównym adresatem tej koncepcji są kraje Unii Europejskiej, a w jej gronie Niemcy i budowany wokół nich ogromny kompleks przemysłowy. Dla UE,

a zwłaszcza dla Niemiec i Polski projekt ten może być interesujący ze względu na perspektywę zablokowania imperialnych aspiracji Rosji. Istotą idei Nowego Jedwabnego Szlaku jest bowiem odrzucenie przez Chiny rosyjskiej polityki uzależniania i kontrolowania przestrzeni środkowo- i wschodnioeuropejskiej. Tak więc dla Niemiec, jak i dla Polski jest to szansa wkomponowania się w układ blokujący polityczne aspiracje Rosji, a pozwalający na wykorzystanie rosyjskiego potencjału gospodarczego.

W 2013 roku „16+1” wkomponowane zostało w realizację wizji Nowego Jedwabnego Szlaku. Jednocześnie, stało się składową realizacji strategii współdziałania Unii Europejskiej i Chin. Kraje wyszehradzkie, stanowiące trzon „16+1”, są zatem, w coraz większym stopniu składnikiem rozrastającego się wokół Niemiec środkowoeuropejskiego hubu przemysłowego, na współpracę z którym liczą poważnie Chiny, traktując ten składnik UE jako fragment europejskiego odcinka proponowanego przez siebie nowego ładu gospodarczego w swojej przyszej strefie oddziaływania.

Miejsce państw wyszehradzkich w chińskiej koncepcji „16+1” i w koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku

Tak jak kraje wyszehradzkie stanowią rdzeń chińskiej koncepcji „16+1”, tak w ramach krajów wyszehradzkich szczególnie uwidacznia się rola Polski i Węgier. W przypadku tych dwóch państw wchodzi jednak względy nie tylko ekonomiczne, ale także polityczne. Węgry, skonfliktowane już od 2010 roku z Brukselą, ogłosiły w 2011 roku zwrot na wschód w swojej polityce gospodarczej. Polska, po wyborach z 2015 roku i po przejęciu rządów przez Prawo i Sprawiedliwość, również skonfliktowana z Brukselą, chętnie spoglądała na szanse zrównoważenia wpływów Brukseli, w tym przypadku przez Pekin.

Należy też pamiętać o polskiej genezie idei „16+1”. Inicjatywa ta narodziła się właśnie w Warszawie. I to już w końcowej fazie rządów PO/PSL. Dopiero jednak w 2015 roku utworzono polsko-chiński komitet międzyrządowy, koordynowany przez ministrów spraw zagranicznych. Polska stała się też szybko partnerem strategicznym Chin, uważana, w pierwszej fazie funkcjonowania tej inicjatywy za jej lidera. Polska też, jako jedna z pierwszych i to jeszcze za rządów PO/PSL, przystąpiła do Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych (AIIB).

Przejęcie władzy w Polsce przez PIS zaktywizowało jeszcze bardziej Warszawę w ramach „16+1”. Było to tym łatwiejsze, że wystąpiły daleko idące zbieżności między założeniami programu rządowego premiera Morawieckiego a celami Nowego Jedwabnego Szlaku. To na przykładzie Polski właśnie dostrzec można było najdalej idące zaangażowanie w realizację regionalnych aspektów Nowego Jedwabnego Szlaku. Kluczowym projektem stał się wspierany przez

Chiny plan zbudowania pod Łodzią wielkiego centralnego portu lotniczego służącego jako wielki port przeładunkowy dla towarów azjatyckich sprowadzanych do Europy. Byłby to zarazem centralny port pasażerski dla azjatyckich turystów, a także swoiste centrum magazynowe i logistyczno-przeładunkowe dla azjatyckich towarów. Chińskie propozycje przydatne były także dla realizacji polskich aspiracji regionalnych związanych z koncepcją Trójmorza. Chodziło tu o projekty budowania wielkich, regionalnych szlaków lądowych, takich jak Via Baltica i Via Carpathia łączące kraje Trójmorza, a jednocześnie służące potrzebom inicjatywy chińskiej. W rozmowach Warszawy z Pekinem dyskutowano też sporo o budowaniu i modernizowaniu połączeń kolejowych i połączeń morskich (van der Putten 2016, s. 145). Chiny, w swoim propagandowym zapędzie, proponowały nawet zbudowanie w Polsce dwóch potężnych elektrowni atomowych o sile 10 gigawatów („Gazeta Wyborcza” 2017, s. 8).

Te zdecydowanie propagandowe zamysły nie znajdowały jednak poważniejszego odzwierciedlenia w rzeczywistości. Pierwszym tego przykładem był niezwykle wolno rozwijający się handel dwustronny. Polska wymiana handlowa z Chinami jest wciąż niewielka, a dodatkowo dla Polski deficytowa. W 2013 roku obroty wzajemne szacowano na 21,5 mld dolarów. Do 2016 roku wzrosły niewiele, bo do poziomu 25,6 mld dolarów. Przyrost wzajemnego handlu był niewielki, natomiast wzrost deficytu w tym handlu znaczący. W 2013 roku deficyt ten wynosił 17 mld dolarów, a w 2016 roku już 22 mld dolarów. (Chojan 2018, s. 154). Jest to więc handel dalece asymetryczny.

Nie lepiej wyglądała sytuacja pod względem angażowania w Polsce kapitału chińskiego. W latach 2000-2016 Polska była co prawda drugim krajem regionu pod względem skali napływu kapitału chińskiego, ale było to jednak grubo poniżej miliarda dolarów. A zatem Polska o wiele więcej znaczyła dla Chin jako rodzaj bramy wjazdowej do Unii Europejskiej niż jako równoprawny partner gospodarczy.

Węgry konkurowały z Polską o miano lidera w ramach „16+1”. Szczególnie bliskie relacje węgiersko-chińskie stały się faktem po 2010 roku, a zatem po przejściu pełni władzy na Węgrzech przez Viktora Orbana i po pierwszych konfliktach Orbana z Brukselą. To w kontekście konfliktów na tle nieoliberalnych reform Orban ogłosił w 2011 roku w polityce węgierskiej wielkie otwarcie na Wschód. Wtedy stanowić to miało jakąś formę kapitału politycznego w rozgrywce z Brukselą (Karásková 2018). Należy też nadmienić, że projekt węgierskiego otwarcia na Wschód oznaczał nie tylko Chiny, ale i Rosję, która zdążyła już wtedy wkomponować swoje koncepcje Unii Euroazjatyckiej w chińskie plany Nowego Jedwabnego Szlaku.

W ramach swojego wschodniego otwarcia Orban doprowadził nawet do bezpośrednich relacji między swoją partią FIDESZ a KP Chin. W konsekwencji czterokrotnych wizyt w Pekinie, Orban, w maju 2017 roku, doprowadził do podpisania między Budapesztem a Pekinem strategicznego partnerstwa, a zatem

do uprzywilejowanych relacji między obu krajami. Poza Węgrami, takim poziomem relacji z Chinami szczyć się w tym czasie w regionie mogła tylko Polska.

Dla Chin jednak znaczenie Węgier było inne niż Polski. Oba kraje widziały Pekin jako rodzaj tranzytowych hubów na drodze do rynków unijnych. Polska odgrywała tu jednak inną rolę – środkowoeuropejskiego centrum przemysłowego skupionego wokół gospodarki niemieckiej, a także szlaku tranzytowego (drogowego, kolejowego i lotniczego) prowadzącego dalej przez Niemcy na zachód.

Węgry postrzegane były nieco inaczej. Z jednej strony, stanowić miały kluczową rolę w chińskich planach rozwoju turystyki do Europy. Już w maju 2014 roku utworzono w Budapeszcie w tym celu wielkie centrum koordynacji turystycznej. Z drugiej zaś strony Węgry uznano za doskonały obszar tranzytowy dla towarów chińskich sprowadzanych do Europy przez Rosję i Bałkany. W grę wchodziło tu wykorzystanie znajdujących się pod kontrolą kapitału chińskiego portów w Pireusie i w Salonikach, jako miejsc przeładunkowych towarów płynących drogą morską przez morze Egejskie i przez Kanał Sueski.

Nic zatem dziwnego, że już w 2013 roku Węgry i Chiny podpisały projekt zbudowania i zmodernizowania linii kolejowej Belgrad – Budapeszt z możliwością dalszej jej rozbudowy. W grudniu 2014 roku porozumienie to rozszerzono na Macedonię, planując tym razem rozbudowę linii kolejowej Budapeszt – Belgrad – Skopje – Ateny. Węgry stanowić miały zatem element składowy wielkiego, bałkańskiego hubu transportowego (kolejowego), rozprawdzającego towary chińskie docierające na Bałkany drogą morską.

Nieco inaczej wyglądało czeskie zaangażowanie w realizację koncepcji „16+1” i Nowego Jedwabnego Szlaku. W czeskim przypadku przeplatają się także ekonomiczne i polityczne wątki współdziałania. Należy tu przypomnieć silnie eurosceptyczne nastawienie społeczeństwa czeskiego, co osłabiało bariery na drodze współdziałania z Pekinem. Zjawisko to wystąpiło wyraźniej po 2008 roku, czyli z chwilą przejęcia w Czechach rządów przez przywódcę Czeskiej Partii Obywatelskiej (ODS) – Vaclava Klausea. Prochińskie nastawienie wzrosło jeszcze bardziej po 2013 roku, czyli po przejściu urzędu prezydenta Czech przez byłego przywódcę czeskiej socjaldemokracji Milosa Zemana. W Czechach zatem pojawił się solidny grunt polityczny sprzyjający współdziałaniu z Chinami. Przy czym, charakterystyczne było raczej akcentowanie współpracy o charakterze bilateralnym, a nie współpracy wielostronnej. Tym niemniej, w listopadzie 2015 roku Czesi podpisali z Chinami memorandum oznaczające ich akces do koncepcji „16+1” i do współrealizowania założeń Nowego Jedwabnego Szlaku (Lambert 2017). W Pradze otwarto przy tej okazji Instytut Nowego Jedwabnego Szlaku, który włączony został do istniejącego wcześniej Dialogu Czesko-Chińskiego (van der Putten 2016).

Czechy miały realizować inny odcinek tworzenia infrastruktury transportowej pomiędzy Chinami a Europą. Planowano zbudowanie do 2020 roku kanału łączącego trzy rzeki – Łabę – Odrę – Dunaj. Stanowiło to fragment projektu połączenia wodnego między trzema morzami: Czarnym, Bałtykiem i Północnym, czyli takimi portami, jak Hamburg, Szczecin i Konstanca. Projekt ten uzyskał poparcie prezydentów państw wyszehradzkich, Austrii i Słowenii. Do projektu tego włączeni mieli być Polacy (Odra).

Od samego początku dało się zauważyć wyraźną rywalizację między Polską, Węgrami i Czechami. I to zarówno w negocjacjach o kapitał chiński, jaki o najlepszą pozycję w wymianie handlowej. Ale nade wszystko o rolę i miejsce w realizacji koncepcji Nowego Jedwabnego Szlaku. Tylko Słowacja przez dłuższy czas zdawała się stać z boku tej przepychanki. Jest to zresztą jedyne państwo wyszehradzkie wchodzące w skład strefy euro, a zatem niezbyt zainteresowane grą na chińskim boisku. Tym niemniej także Słowacja podpisała w listopadzie 2015 roku memorandum o uczestniczeniu w realizacji projektu Nowego Jedwabnego Szlaku. Wiosną 2017 roku rząd słowacki przyjął nawet 37-stronicowy dokument pn. *Strategia rozwoju stosunków gospodarczych z Chinami na lata 2017- 2020* (Kironka, Turcsany 2017).

Bratysława, w odróżnieniu od Warszawy i Budapesztu, traktowała swoją obecność w realizowaniu tej koncepcji w kategoriach wyłącznie ekonomicznych. Angażowała się też w projekty raczej incydentalne. Tym niemniej, także Słowacja chciała być krajem tranzytowym dla azjatyckiego handlu. W Bratysławie sugerowano bowiem możliwości zmodernizowania lądowej drogi z Azji przez Rosję, Ukrainę i Słowację i dalej na Zachód. Chciała też przedłużenia biegnącej przez Ukrainę i Słowację szerokotorowej drogi kolejowej dalej na Zachód (np. do Austrii). Proponowano też przedłużenie budowanej szybkiej kolei z Belgradu do Budapesztu dalej do Bratysławy i Wiednia. Inicjatywy Bratysławy były jednak, z jednej strony, bardzo ogólne, a z drugiej, zdecydowanie marginalne. Słowacja znalazła się zatem raczej na marginesie środkowoeuropejskiego zaangażowania w chińskie inicjatywy.

Podsumowanie

Generalnie rzecz ujmując, w centrum chińskich planów nakierowania na europejski kierunek planów Nowego Jedwabnego Szlaku były i są Niemcy. A nade wszystko skoncentrowany wokół nich środkowoeuropejski hub przemysłowy. To on bowiem stanowić ma zachodnioeuropejski filar planowanej przez Pekin euroazjatyckiej budowli. Węgry i Polska mogą odegrać w tym pewną rolę. Ale będzie to rola zdecydowanie instrumentalna – rola optymalnej drogi (bramy) do owego środkowoeuropejskiego hubu przemysłowego a przez niego dalej do gospodarczego rdzenia Unii Europejskiej.

Bibliografia

- Chojan A. (2018), *Zaangażowanie CHRL w Europie środkowo-wschodniej ze szczególnym uwzględnieniem Polski*, (w:) Fiszer J. (red.), *UE-Chiny w XXI wieku*, Wydawnictwo ISP PAN, Warszawa.
- Garcia-Herrero A., Kwok K.C., Summers T., Xandong L., Yansheng Z., *EU -China economic relations to 2025. Building the common future*, Chatham House, (2017), London.
- „Gazeta Wyborcza”, 24.08.
- Góralczyk B. (2017), *China's interests in Central and Eastern Europe: Enter the Dragon*, „European View”, No 16(1).
- Haliżak E. (red.) (2012), *Geoekonomia*, Wydawnictwo Naukowe Scholar, Warszawa.
- Jakubowski J., Popławski K., Kaczmarek M. (2018), *Kolejowy Jedwabny Szlak: Uwarunkowania, aktorzy, interesy*, „Prace OSW”, nr 72.
- Kaczmarek M. (2016), *Jedwabna globalizacja: Chińska wizja ładu międzynarodowego*, „Punkt Widzenia”, nr 60.
- Kaczmarek M. (2017), *Nietrafiona oferta Pekinu: „16+1” a chińska polityka wobec UE*, „Komentarze Ośrodka Studiów Wschodnich”, 15.09.
- Kaczmarek M., Radkiewicz W. (2016), *Rosyjska Wielka Eurazja Wobec Nowego Jedwabnego Szlaku. Adaptacja zamiast Konkurencji*, „Komentarze Ośrodka Studiów Wschodnich”, 21.07.
- Karášková I., Matura T., Turcsányi R.Q., Šimalčík M. (2018), *Central Europe for sale: The politics of China Influence*, „Policy Paper AMO”, No. 3.
- Kik K. (2008), *Światowe Aspiracje Unii Europejskiej. Główne motywy i podstawowe kierunki działania*, WSEPiNM, Kielce.
- Kironská K., Turcsányi R.Q. (2017), *Slovak Policy towards China in the Age of Belt and Road Initiative and 16+1 Format*, „China-CEE Institute”, No. 2.
- Kowalski B. (2017), *China's foreign policy towards Central and Eastern Europe: The '16+1' format in the South-South cooperation perspective. Cases of the Czech Republic and Hungary*, „Cambridge Journal of Eurasian Studies”, No 1.
- Lambert M.E. (2017), *Chinese investment in Czechia*, „Policy Paper”, Institute for Politics and Society, Praha, December.
- Pepe J.M. (2017), *China's inroads into Central, Eastern and South Eastern Europe: Implications for Germany and for the EU*, „DGAP. Analyse”, No. 3.
- Spanger H. J. (2016), *Russian Turn Eastward, Chinese turn westward: Cooperation and Conflict on the New Silk Road*, „Russia in Global Affairs”, No. 140.
- Suba A. (2018), *Betting on the Eastern Model: The cooperation between Hungary and China is more about politics than economics*, „Visegrad Insight”, April 11.
- Turcsányi R.Q. (2017), *Growing tensions between China and the EU over 16+1 Platform*, „The Diplomat”, November 29.

- Tuszyński R. (2015), *Polish Perspectives on CEE-China 16+1 Cooperation: The Unexpected Ukrainian Factor*, “Europolity – Continuity and Change in European Governance – New Series”, Vol. 9(1).
- van der Putten F.P., Huotari M., Seaman J., Ekman A., Otero-Iglesias M. (red.) (2016), *Europe and China's New Silk Road*, ETNC Report, December.
- Zeneli V. (2017), *What has China accomplished in Central and Eastern Europe?*, “The Diplomat”, October 25.

The Central European Aspects of the New Silk Road

Summary

This article is of the research nature. Its aim is to mark the Central European aspects of the New Silk Road concept formulated by China. An attempt was made to identify common interests in its implementations for China itself, neighbouring Russia, Central and East European countries, and the European Union, including Poland.

Key words: New Silk Road, China, Eastern and Central Europe, Russia, European Union, Visegrad Group countries, Poland.

JEL codes: F54, P58

Artykuł zaakceptowany do druku w październiku 2018 roku.

Afiliacja:

dr hab. Kazimierz Kik, prof. nadzw.

Uniwersytet Jana Kochanowskiego w Kielcach

Wydział Prawa, Administracji i Zarządzania

Instytut Polityki Międzynarodowej i Bezpieczeństwa

ul. Świętokrzyska 21

25-406 Kielce

e-mail: inp@ujk.edu.pl