

Aleksander GŁOGOWSKI

NOWY JEDWABNY SZLAK – GEOPOLITYCZNE ZNACZENIE WSPÓŁPRACY PEKINU Z ISLAMABADEM

Abstrakt:

Na podstawie umów bilateralnych Chiny podjęły decyzję o sfinansowaniu wielkiego projektu infrastrukturalnego na terenie Pakistanu, określanego mianem Chińsko – Pakistańskiego Korytarza Gospodarczego lub Pasa Gospodarczego Jedwabnego Szlaku. Projekt obejmuje m.in. budowę elektrowni, dróg, linii kolejowych, a przede wszystkim wielkiego portu o znaczeniu strategicznym w pakistańskiej miejscowości Gwadar. Projekt ma ogromne znaczenie geopolityczne gdyż umożliwi Chinom bezpośrednie połączenie z wybrzeżem Oceanu Indyjskiego. Ponadto pomoże on w aktywizacji gospodarczej Regionu Autonomicznego Sinkiang Ujgurski (Uighur-Xinjiang), czemu służyć ma utworzenie Kaszgarskiej Specjalnej Strefy Ekonomicznej, gdzie ma się rozpocząć masowa produkcja tanich wyrobów przemysłowych przeznaczonych na eksport. Projektowany Korytarz znacznie skróci szlaki eksportowe do Europy i ułatwi import surowców z Afryki. Dla Pakistanu Korytarz oznacza uzyskanie dostępu do chińskiej technologii, co pomoże temu państwu zredukować dystans technologiczny, jaki dzieli je od Indii – głównego geopolitycznego rywala. Ponadto Projekt obejmuje inne inwestycje, a m.in. przewiduje budowę gazociągu z Iranu do Pakistanu, w następnym także do Chin. Oprócz tego przewidziane są wspólne przedsięwzięcia w przemyśle zbrojeniowym, w tym budowa nowych modeli czołgów, samolotów bojowych i okrętów wojennych.

Słowa kluczowe: Chiny, Pakistan, Chińsko-Pakistański Korytarz Gospodarczy, Jedwabny Szlak

Wstęp

Celem artykułu jest analiza aktualnego stanu stosunków chińsko-pakistańskich ze szczególnym uwzględnieniem zespołu wspólnych przedsięwzięć infrastrukturalnych o charakterze strategicznym. W szczególności chodzi o projekt pod nazwą China–Pakistan Economic Corridor (CPEC), czyli Chińsko - Pakistański Korytarz Gospodarczy. Inwestycje te nie mają charakteru militarnego, jednak wpisują się w trwającą od blisko 50 lat współpracę bilateralną, która początkowo miała przede wszystkim charakter wojskowy. Biorąc pod uwagę strategiczne położenie Pakistanu względem zachodnich

provincji Chińskiej Republiki Ludowej (w szczególności autonomicznego regionu Sinkiang Ujgurski), nie można inwestycji w infrastrukturę drogową czy kolejową traktować w oderwaniu od czynnika geopolitycznego. Sąsiedztwo wspólnego przeciwnika (a okresowo wroga) – Indii, zjednoczyła dwa państwa pozostające w okresie Zimnej Wojny w ideologicznym konflikcie. Z punktu widzenia Chin budowa strategicznego połączenia drogowego oraz kolejowego między Kaszgarą a portem w Gwadar może ułatwić dostęp do rynków europejskich jak i transport surowców z Afryki do powstającej od 2011 roku Specjalnej Strefy Ekonomicznej Kaszgar. Jej utworzenie zaś daje Chinom szansę na pobudzenie wzrostu gospodarczego poprzez wykorzystanie taniej siły roboczej oraz gruntów w niedoinwestowanym zachodnim regionie Sinkiang Ujgurski (Ujghur-Xinjiang). Dla Pakistanu projekt CPEC oznacza dostęp do nowoczesnych technologii, napływ zagranicznego kapitału, ożywienie gospodarcze, podniesienie poziomu zamożności (czy raczej spadku poziomu ubóstwa), a także zaspokojenie rosnącego zapotrzebowania na energię elektryczną.

Początki współpracy

21 maja 1951 roku Pakistan, jako trzecie państwo niekomunistyczne, uznał Chińską Republikę Ludową jako reprezentanta narodu chińskiego, cofając tym samym swoje uznanie dla Republiki Chińskiej na Tajwanie. W lutym 1957 roku premier Zhou Enlai odbył dziesięciodniową wizytę w Pakistanie, będąc pierwszym komunistycznym przywódcą, który odwiedził to państwo (Barnouin, Changgen 2006, s. 159). Obok stosunków politycznych, intensyfikacji uległy także relacje gospodarcze. Wartość eksportu do Państwa Środka stanowiła już w 1952 roku blisko 15,2% całości eksportu Pakistanu (Montagno 1965, s. 311). W 1956 i 57 roku podpisano porozumienia o wymianie handlowej. Pakistan eksportował bawełnę, a Chiny – ryż i węgiel (Chaudri 1988, s. 48). Kluczowe znaczenie tak dla ówczesnych jak i aktualnych relacji bilateralnych ma układ podpisany 2 marca 1963 roku. Ważną okolicznością jego zawarcia było zbliżenie USA i Indii powiązane z druzgocącą klęską, jaką New Delhi poniosło w wojnie granicznej z Chinami w 1962 roku. W Artykule 1 wspomnianego układu Chiny uznają de facto kontrolę Pakistanu nad tą częścią Kaszmiru, która znajduje się po zachodniej stronie delimitowanej przez ONZ Linię Kontroli (do 1971 roku Linię Przerwania Ognia): *W świetle faktu, że granica pomiędzy chińskim Sinkiangiem a obszarami znajdującymi się pod aktualną kontrolą Pakistanu nigdy nie była formalnie delimitowana, umawiające się strony zgadzają się by ją wytyczyć na podstawie tradycyjnej, zrytualizowanej linii granicznej, włączając zarówno naturalne cechy, jak i ducha równości, wzajemnych korzyści i przyjaznej współpracy*¹. W ten sposób Chińska Republika Ludowa zaangażowała się politycznie po stronie Pakistanu w konflikt w Kaszmirze. W zamian Pakistan w artykule drugim układu scedował na rzecz

¹ International Legal Materials, Vol. 2, No. 3 (MAY 1963), pp. 541-542.

ChRL część terytoriów Ladakh i Aksai, które graniczą bezpośrednio z Indią. W ten sposób Islamabad wystąpił wobec Pekinu jako suweren nad całym dawnym księstwem Dżammu i Kaszmir (Jones 2002, s. 71-73). Porozumieniu dotyczącemu kwestii granicznych towarzyszył zawarty w tym samym czasie traktat handlowy. W 1964 roku zawarto zaś układ o handlu barterowym. Kontakty biznesowe zmalały znacząco po roku 1971 kiedy Pakistan utracił znaczną część swojej ludności i terytorium na rzecz powstałego wówczas państwa Bangladesz. Skłoniło to Chiny i Pakistan do realizacji pierwszych wielkich inwestycji drogowych. W latach 1968 i 1971 wybudowano dwie wąskie drogi łączące Sinkiang z Pakistanem przez przełęczę w górach Karakorum. Największe do tej pory przedsięwzięcie inżynierskie na tym terenie a jednocześnie najwyższej położona droga międzynarodowa znana pod nazwą Karakoram Highway została otwarta w 1978 roku (dla transportu cywilnego dostępna od 1982 roku). Prowadzi ona przez Przełęcz Khunjerab i ma parametry pozwalające na ruch czołgów. W ten sposób Chiny uzyskały możliwość przerzucania wojsk na terytorium Pakistanu, by w ten sposób oskrzydlić siły indyjskie w przypadku kolejnej wojny. Islamabad zaś uzyskał możliwość otrzymania natychmiastowej pomocy w postaci sprzętu, amunicji i części zamiennych od swojego północnego sojusznika (Vertzberger 1983, s. 643).

Współpraca wojskowa

Współpraca wojskowa między Pakistanem a Chinami rozpoczęła się w 1965 roku po wojnie z Indią, kiedy na skutek amerykańskiego embargo to ChRL stała się głównym dostawcą broni. Uległa ona intensyfikacji po wojnie w 1971 roku. Wówczas w miejscowości Taxila pod Islamabadem wybudowano zakłady remontowe dla chińskich czołgów używanych przez pakistańską armię (*Heavy Rebuild Foundry Project, P-711*). Na bazie tych zakładów w 1992 roku powstała *Heavy Industries Taxila (HIT)*, fabryka posiadająca samodzielną zdolność produkcyjną. Produkuje się tam między innymi maszyny MBT2000 Al Khalid (w chińskiej nomenklaturze T-90-IIM)². Pojawiają się informacje, że w tych zakładach mają być produkowane na licencji ukraińskiej czołgi T-84 Oplot M³. Jednocześnie, w tym samym 1971 roku podjęto decyzję o wybudowaniu zakładów remontowych dla chińskich samolotów używanych przez siły pakistańskie. W miejscowości Kamra pod Islamabadem zbudowano kompleks Aircraft Rebuild Factory (ARF). W 1975 roku zakłady te wraz z warsztatami przeznaczonymi do obsługi francuskich samolotów Mirage weszły w skład konsorcjum Pakistan Aeronautical Complex PAC). W 1994 roku rozpoczęto tam produkcję pierwszego pakistańsko-chińskiego samolotu, którym jest szkolny

² http://www.militaryfactory.com/armor/detail.asp?armor_id=181 dostęp 3.01.2016

³ http://www.altair.com.pl/news/view?news_id=16946 vide

<http://defenceforumindia.com/forum/threads/t-84-oplot-m-possibly-the-new-war-horse-of-pakistan-army.69193/> dostęp 3.01.2016

K-8 Karakorum (wkład strony pakistańskiej to 20% podzespołów, możemy więc raczej mówić o montowni)⁴. W 2003 roku rozpoczęto prace nad konstrukcją wspólnego samolotu wielozadaniowego, nazwanego JF-17 (udział strony pakistańskiej szacuje się na 58% podzespołów, resztę wykonuje chiński partner - firma Chengdu⁵. Nota bene silniki produkcji chińskiej, w jakie planowano wyposażyć te samoloty, nie spełniły oczekiwań. Dlatego strona pakistańska skorzystała z oferty rosyjskiej i zakupiła tam system napędowy ED-93⁶. Samolot JF-17, który jest finalnie montowany w Pakistanie, ma się stać ważnym towarem eksportowym. Zainteresowanie zakupem miały wyrazić takie państwa jak Algieria, Argentyna, Bangladesz, Birma, Egipt, Iran, Liban, Malezja, Maroko, Nigeria, Urugwaj czy Sri Lanka. Prawdopodobnie pierwsza umowa została podpisana podczas pokazów lotniczych w Dubaju w listopadzie 2015 roku⁷. Transakcje pomogą siłom powietrznym Pakistanu sfinansować zakup maszyn do własnego użytku, których liczba planowana jest na 80 sztuk. Chiny dostarczają także okręty dla Pakistańskiej Marynarki Wojennej. W październiku 2015 roku pojawiła się informacja prasowa o uzgodnieniu dostawy ośmiu okrętów podwodnych klasy S20 (w chińskiej nomenklaturze 039A). Cztery z nich mają zostać zbudowane w stoczni w Karaczi⁸.

Współpraca w zakresie energii atomowej

Pakistan zdecydował się na współpracę z Chinami w dziedzinie energetyki atomowej po tym, jak utracił wsparcie USA, Kanady i państw europejskich na skutek zaangażowania we własne programy militarne. Już w 1977 roku specjaliści chińscy odwiedzili zakłady KANUPP w Karaczi, by zbadać możliwości dostarczania do nich paliwa⁹. Później pomogli Pakistanowi wykorzystać kanadyjski reaktor NRX zbudowany w 1985 roku w Kushnab do produkcji plutonu w celach wojskowych. Pod koniec 1989 roku podpisana została umowa o budowie 300 MW reaktora w miejscowości Chashma, opartego na systemie Quinshan-1. Budowa została ukończona w 1999 roku¹⁰. W 2005 roku na mocy porozumienia z Chinami zaczął powstawać kolejny reaktor w tej samej miejscowości, o podobnej mocy. Budowę zakończono w 2012 roku. Budowę następnych dwóch jednostek o mocy 340 MW rozpoczęto odpowiednio w 2008 i 2009 roku. W lutym 2013 roku podpisano umowę o

⁴ <http://www.pac.org.pk/history> dostęp 3.01.2016

⁵ <http://www.pac.org.pk/jf-17> dostęp 3.01.2016

⁶ <http://tribune.com.pk/story/990685/pakistan-to-install-russian-engines-in-jf-17/> dostęp 3.01.2016

⁷ <http://sputniknews.com/world/20151117/1030245428/china-fighter-jet-deal.html> dostęp 3.01.2016

⁸ <http://www.dawn.com/news/1211363> dostęp 3.01.2015

⁹ <http://thediplomat.com/2015/02/china-pakistan-and-nuclear-non-proliferation/> (dostęp 3.01.2016)

¹⁰ <https://www.princeton.edu/pei/energy/publications/reports/No.321.pdf> dostęp 3.01.2016

budowie piątego reaktora o największej do tej pory mocy 1000 MW, który ma być wzniesiony w mieście Multan w Pendżabie, które jest ważnym centrum przemysłowym Pakistanu¹¹. W 2015 roku zawarto porozumienie w sprawie rozbudowy istniejącego centrum nuklearnego pod największym miastem Pakistanu - Karaczi o dwie jednostki o mocy 1200 MW każda¹².

Inwestycje infrastrukturalne

Prace nad pierwszym połączeniem drogowym pomiędzy Kaszgarą - stolicą prowincji Ujgur-Xinjiang, a Islamabadem, rozpoczęły się w 1959 roku, a zakończono je blisko dwadzieścia lat później. Podczas wykuwania skały i kładzenia asfaltu prawie 1000 robotników z obu państw straciło życie¹³. Powstała najwyżej położona międzynarodowa droga na świecie, Karakoram Highway (ryc. 1). Znajduje się też na tej trasie najwyżej położone drogowe przejście graniczne na świecie, usytuowane na przełęczy Khunjerab (4,693 m n.p.m.). Warunki meteorologiczne i topograficzne powodują, że droga ta jest zamknięta w sezonie zimowym. Duże opady deszczu oraz lawiny kamieni powodują, że bywa także zamykana w innych miesiącach. Z tego względu Chiny zainteresowane utrzymaniem stałego połączenia lądowego z Pakistanem dążą do modernizacji połączenia. Jest to tym bardziej istotne, że od 2002 roku chińska firma jest właścicielem portu w Gwadar, który w 2007 roku przyjął pierwsze statki.

Chiny włączyły się do realizacji pakistańskich projektów z zakresu infrastruktury gazowej w 2008 roku, kiedy India wycofała się z współfinansowania budowy gazociągu mającego połączyć ją z Iranem. Inwestycja pod nazwą IPI (od pierwszych liter państw-stron) dawała analitykom nadzieję na zbliżenie Indii i Pakistanu. Jednak wraz z podpisaniem umowy o transferze technologii między Delhi a Waszyngtonem, India wycofała się z projektu. Nieoficjalnie było to warunkiem zawarcia tej perspektywicznej umowy ze Stanami Zjednoczonymi, które w owym czasie starały się wpływać na rząd w Teheranie za pomocą sankcji międzynarodowych, obejmujących głównie zakaz eksportu surowców, w tym gazu ziemnego¹⁴. Naciski amerykańskie spowodowały jednak wycofanie się z projektu także Industrial and Commercial Bank of China, który miał formalnie skredytować inwestycję. Zawarcie umowy państw – członków stałych Rady Bezpieczeństwa ONZ z Iranem o zaniechaniu realizacji programu atomowego spowodowało, że do projektu można było powrócić.

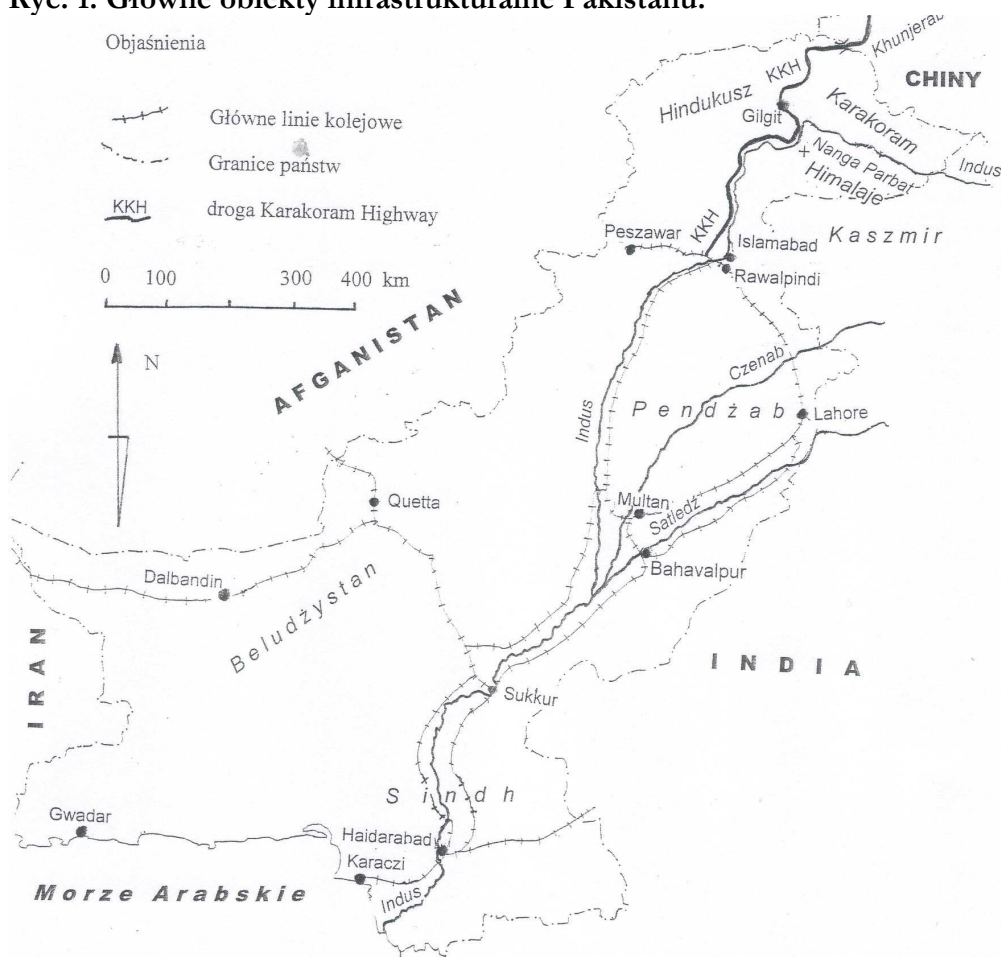
¹¹ <http://www.world-nuclear.org/info/Country-Profiles/Countries-O-S/Pakistan/> dostęp 3.01.2016

¹² <http://www.loyinterpreter.org/post/2015/07/09/Sino-Pakistan-civil-nuclear-cooperation-A-growing-challenge-to-the-global-nuclear-order.aspx> dostęp 3.01.2016

¹³ <http://www.ourdunya.com/karakoram-highway-in-pakistan/> dostęp 3.01.2016

¹⁴ <http://www.livemint.com/Politics/bEi7nFyqA5hIfsx0svsvvM/IndoUS-nuclear-deal-in-pipeline-efforts-on-to-let-Iran-dow.html> dostęp 3.01.2016

Ryc. 1: Główne obiekty infrastrukturalne Pakistanu.



Źródło: opracowanie redakcji.

Chińsko-Pakistański Korytarz Ekonomiczny (CPEC)

Projekt budowy połączeń między Sinkiangiem Ujgurskim portem Gwadar został oficjalnie ogłoszony w 2013 roku jako element szerszej polityki chińskiej zwanej Nowym Jedwabnym Szlakiem (*Silk Road Economic Belt*). Wdrożenie tej koncepcji do realizacji nastąpiło podczas utrzymanej w przyjacielskiej atmosferze wizyty prezydenta ChRL Xi Jinpinga w Islamabadzie w dniach 20-21 kwietnia 2015 roku. Prezydent Xi spotkał się z przedstawicielami najwyższych władz państwowych i oficerami sił zbrojnych. Otrzymał także najwyższe odznaczenie państwowe *Nishan-e-Pakistan*. Jednak kluczowym efektem dwudniowej wizyty przywódcy ChRL w Islamabadzie było zawarcie 51 bilateralnych porozumień, otwierających drogę dla wielkich infrastrukturalnych inwestycji. Mają one pomóc Pakistanowi zmniejszyć dystans cywilizacyjny do Indii, dając poważny impuls modernizacyjny lokalnej ekonomii poprzez włączenie jej do systemu chińskiej sieci tranzytowej. Ogólna wartość

inwestycji chińskich w ramach projektu ma wynieść 46 miliardów dolarów. Na mocy porozumienia strona chińska otrzymała w dzierżawę na 23 lata port w Gwadar wraz z działkami o powierzchni blisko 800 ha (2000 akrów). Formalnie portem będzie zarządzać przedsiębiorstwo państwowe Chinese Overseas Ports Holding Company Ltd (COPHCL). W skład inwestycji w regionie Gwadar ma wejść także największy w Pakistanie port lotniczy¹⁵. Częścią infrastruktury portu będzie także wart 2,5 miliarda dolarów pływający terminal LNG, o możliwości przerobu 0,3 miliarda m³ gazu dziennie¹⁶.

Jednym z poważniejszych zagrożeń strategicznych dla Pakistanu jest permanentny kryzys energetyczny. Deficyt energii elektrycznej szacuje się na 40% potrzeb (czyli między 4500 a nawet 8500 MW). Co gorsza, do 2030 roku znane obecnie krajowe złoża gazu ziemnego zostaną całkowicie wyczerpane. Konieczna jest zatem rozbudowa systemu elektrowni. Bez tego niemożliwe będzie utrzymanie wzrostu gospodarczego. Należy też pamiętać, że wraz ze wzrostem poziomu zamożności obywateli, zwiększa się też popyt na energię elektryczną. W budowę nowych bloków energetycznych, które dadzą Pakistanowi łącznie 16400 MW mocy zainwestowanych ma zostać 37 miliardów USD. Całość ma więc przewyższyć środki przekazane Pakistanowi przez USA od 2002 roku (czyli od włączenia się do tzw. „koalicji antyterrorystycznej”, co oznaczało zaprzestanie wspierania afgańskich talibów i udostępnienie swojego terytorium, a zwłaszcza przestrzeni powietrznej dla operacji w Afganistanie), których łączna wartość do połowy 2015 roku zamknęła się w kwocie 31 miliardów USD¹⁷. Inwestycje energetyczne obejmują nie tylko zwiększenie mocy już istniejących poprzez dodawanie kolejnych reaktorów nuklearnych, ale także budowę elektrowni opartych o odnawialne źródła energii. Między innymi planuje się powstanie kolejnej zapory wodnej w okolicy Islamabadu, dającej 720 MW za 1,4 miliarda USD, oraz Suki Kinari w prowincji Khyber Pakhtunkhwa o mocy 870 MW wartej 1,8 miliarda USD¹⁸. Do projektu CPEC ma zostać włączona także wielka zaporą Diamir Bhasha Dam na rzece Indus w prowincji Gilgit – Baltistan, której budowę rozpoczęto w 2011 roku. Jej moc ma osiągnąć 4500 MW, a całkowity koszt inwestycji ma się zamknąć sumą 14 miliardów dolarów¹⁹. Planuje się także budowę zespołu generatorów słonecznych w Quaid-e-Azam Solar Park w Bahawalpur o mocy 900 MW za 1,5 miliarda USD.

¹⁵ <http://www.dailytimes.com.pk/national/12-Nov-2015/china-to-build-pakistan-s-largest-airport-at-gwadar> dostęp 3.01.2016

¹⁶ <http://www.pakistantoday.com.pk/2015/11/08/business/financial-bid-for-gwadar-lng-terminal-to-be-opened-this-week/> dostęp 3.01.2016

¹⁷ <http://www.reuters.com/article/pakistan-china-idUSL4N0XH1P420150420> dostęp 3.01.2016

¹⁸ <http://nation.com.pk/islamabad/12-Apr-2014/deal-signed-for-870mw-hydropower-project> dostęp 3.01.2016

¹⁹ <http://nation.com.pk/business/11-Dec-2015/govt-seeks-bhasha-dam-inclusion-in-cpec> dostęp 3.01.2016

Ma to być jedna z największych elektrowni słonecznych na świecie²⁰. Planowane są także inwestycje w energetyce konwencjonalnej. Przykładem może być 660 MW elektrownia węglowa, warta 1,9 mld dolarów, budowana wspólnie przez inwestorów chińskich i katarskich w Port-Quasim w Karaczi²¹. Następna elektrownia węglowa powstanie w Sahiwali. Ma dawać łącznie 1320 MW energii, a koszt budowy ma wynieść 1,8 miliarda USD²². Planowana jest także budowa kilku elektrowni, których paliwem ma być gaz LNG. Jeden taki zakład wart blisko 3 miliardy USD o mocy 1200 MW powstanie w miejscowości Balokki w Pendżabie²³. Podobna elektrownia o mocy 1180 MW powstaje w miejscowości Bikki koło miasta Sheikhupura, także w Pendżabie²⁴.

Najbardziej spektakularną a też i bardzo istotną częścią inwestycji w ramach CPEC ma być infrastruktura drogowa i kolejowa, a także gazociągi. Sieć nowoczesnych dróg ma połączyć najważniejsze miasta Pakistanu: Karaczi, Lahore i Islamabad z portem w Gwadar oraz granicą chińską na przełęczy Khunjerab. Karakorum Highway ma zostać tak zmodernizowana, by było możliwe całoroczne z niej korzystanie, co wymaga konstrukcji tuneli. Planowane są także inwestycje kolejowe. Głównym projektem jest połączenie portu w Gwadar z Peszawarem przez największe centra gospodarcze: Karaczi, Haidarabad, Multan i Lahore. Kolej z Gwadar do Karaczi musi zostać wybudowana natomiast pozostałe odcinki wymagają gruntownej przebudowy. Planuje się, że pociągi mają poruszać się z prędkością 160 km/h, przy dotychczasowym standardzie 60-82 km/h. Wymaga to budowy nowoczesnej automatycznej sygnalizacji, oraz dostosowania peronów do nowych składów²⁵. W stadium projektów pozostaje na razie bardzo ambitny plan budowy połączenia kolejowego pomiędzy chińskim Kashgarem a pakistańskim Islamabadem, noszący nazwę Karakorum Railway. Połączyłby on nie tylko te ważne miasta ale także systemy kolejowe dwóch państw²⁶. Częścią projektu kolejowego jest także budowa pierwszej linii metra (tzw. Orange Line) w Lahore, warta 1,6 miliarda USD²⁷. W ramach CPEC ma powstać również

²⁰ <http://www.thenewsteller.com/pakistan/pak-china-900-mw-solar-power-project-agreed-to-expedite/18562/> dostęp 3.01.2016

²¹ <http://nation.com.pk/business/11-Apr-2015/china-qatar-to-build-2-09b-coal-fired-power-plant-at-karachi> dostęp 3.01.2016

²² <http://www.nepra.org.pk/Licences/Licence%20Application/2015/Generation%20License%20App%20of%20Hunaneg%20Shdong%20RUYI.PDF> dostęp 3.01.2016

²³ <http://www.thenews.com.pk/print/50520-ecneec-approves-transmission-line-for-ballokki-power-plant> dostęp 3.01.2016

²⁴ <http://en.dailypakistan.com.pk/pakistan/pm-nawaz-inaugurates-1180mw-bhikki-power-plant-in-sheikhupura/> dostęp 3.01.2016

²⁵ <http://paktribune.com/news/Railway-track-project-planned-from-Karachi-to-Peshawar-275016.html> dostęp 3.01.2016

²⁶ <http://www.dawn.com/news/1116104/china-tables-railway-project-linking-to-pakistan> dostęp 3.01.2016

²⁷ <http://www.dawn.com/news/1180260> dostęp 3.01.2016

połączenie światłowodowe pomiędzy Pakistanem a Chinami, warte 2 miliony dolarów USA. Najważniejsze projekty infrastrukturalne mają zostać ukończone do 2018 roku, ale analitycy przewidują, że termin ten jest zbyt optymistyczny²⁸. Jakkolwiek formalnie nie jest częścią CPEC, to w związku ze zmianą warunków międzynarodowych, a w szczególności ze zniesieniem embargo na handel z Iranem, Chiny powróciły do kwestii budowy „pakistańskiej” części gazociągu Iran-Pakistan.

Podsumowanie

Ambitny projekt inwestycji chińskich w Pakistanie ma spore szanse powodzenia. Obydwa państwa są żywotnie zainteresowane w jego realizacji, a oponenci nie dysponują bezpośrednimi możliwościami jego zablokowania. Pewne zagrożenia mogą się pojawić ze strony separatystów w Beludżystanie, którzy są niezadowoleni z dość niewielkiego udziału prowincji w podziale zysków z portu Gwadar, który formalnie się na jej terytorium znajduje. Jednak powstanie nowych miejsc pracy w porcie, oraz przy budowie i obsłudze jego infrastruktury zmniejszy zaplecze dla grup radykalnych. Realizacja projektu CPEC z pewnością służy budowie mocarstwowej polityki Chin w Azji i na świecie. Tranzyt towarów do Europy i surowców z Azji oraz regionu Zatoki Perskiej ulegnie znaczącemu skróceniu co przyczyni się do spadku lub zatrzymania wzrostu cen. Poprzez dzierżawę portu Gwadar Chiny zyskują możliwość kontrolowania wejścia do strategicznej cieśniny Ormuz gdyż baseny portowe są dostosowane nawet do przyjmowania lotniskowców. Możliwość posiadania i zarządzania potężnym portem oceanicznym (gdy zostanie ukończony drugi etap budowy, Gwadar ma być największym na świecie) pozwala na przejście kontroli nad tranzytem towarów nie tylko do Chin i Pakistanu, ale także do innych państw Azji Centralnej, w tym zwłaszcza do Afganistanu który ma podpisaną umowę w tej sprawie z Islamabadem. W ten sposób za pośrednictwem udziałów w inwestycjach infrastrukturalnych (drogi, koleje, rurociągi, port oceaniczny) Chiny uzyskalyby możliwość oddziaływania na państwa Azji Centralnej, a więc mackinderowskiego „heartlandu”, mogąc skutecznie konkurować z Rosją jako właściciel narzędzi tranzytowych (por. Bobkowski 2013; Skrzyp 2012). W pierwszej kolejności oznaczałoby to „otwarcie” chińskiego Sinkiangu na świat poprzez port w Gwadar. Jest to bardzo przydatne gdyż prowincja ta jest jedną z najsłabiej rozwiniętych, są tam więc tanie nieruchomości i niskie koszty pracy. Jest to ważne zwłaszcza w okresie słabnącej dynamiki gospodarczej Chin, by dzięki tym zasobom zachować konkurencyjność na rynkach światowych. Rozwój Sinkiangu Ujgurskiego jest też ważny ze względu na występujący tam ujgurski separatyzm etniczny oraz działające tam grupy terrorystów salafickich. Modernizacja

²⁸ <http://tribune.com.pk/story/970437/cpec-projects-worth-11b-cannot-be-completed-in-two-years-ipr/> dostęp 3.01.2016

provincji z punktu widzenia Pekinu spowoduje masowe migracje kadry urzędniczej i specjalistów z innych części Chin, czyniąc z Ujgurów mniejszość we własnym regionie. Natomiast pojawienie się miejsc pracy w przemyśle spowoduje wzrost poziomu życia a z nim – akceptacji dla położenia społeczno-politycznego.

Z punktu widzenia Pakistanu znaczenia CPEC nie sposób przecenić. Przede wszystkim oznacza on pozyskanie względnie nowoczesnych technologii w dziedzinie energetyki, co szczególnie ważne w kontekście poważnego deficytu elektryczności, oraz wyczerpywania się własnych zasobów gazu ziemnego. Pakistan nie posiada także własnych rozwiązań w dziedzinie energetyki solarnej. Bardzo ważne są także inwestycje w infrastrukturę drogową, a zwłaszcza kolejową. W przypadku tej ostatniej widoczne są sięgające wielu dekad zaniedbania zarówno jeśli chodzi o sieć torową i trakcyjną, ale zwłaszcza jeśli chodzi o tabor i zaplecze techniczne. Brak nowoczesnej infrastruktury transportowej w tak dużym terytorialnie i ludnym państwie, jakim jest Pakistan, poważnie hamuje perspektywy wzrostu gospodarczego. Poważne zaangażowanie chińskiego kapitału może też mieć pozytywny wpływ na wzrost poczucia bezpieczeństwa Pakistanu. Pekin bowiem tym razem będzie czynnie zainteresowany w tym, żeby obiekty zbudowane za jego środki, nie zostały zniszczone w razie ewentualnego konfliktu zbrojnego z Indią. W tym kontekście należy postrzegać wspólne przedsięwzięcia w dziedzinie wojskowości (uczestnictwo przemysłu pakistańskiego w budowie czołgów, samolotów i okrętów projektowanych w Chinach). Powstaje jednak pytanie: jak to zaangażowanie się Chin w modernizację filarów pakistańskiej gospodarki wpłynie na poziom suwerenności Islamabadu? Pewnym jej testem będzie to, na ile głęboko zaangażuje się on w obecny konflikt irańsko-saudyjski po stronie Rijadu, gdy Pekin tradycyjnie wspiera Teheran. Wydaje się, że przegrany w tym procesie są Stany Zjednoczone. Jak to zostało wcześniej napisane, ich inwestycje w Pakistanie są znacznie skromniejsze. Poza tym Pekin nigdy nie stawiał Islamabadowi żadnych ograniczeń jeśli chodzi o to przeciwko komu broń u niego kupiona może być użyta i pod jakimi warunkami, co czyniły i starały się egzekwować Stany Zjednoczone w czasie wojen pakistańsko-indyjskich w 1965 i 1971 roku. Wynikać to może z różnego spojrzenia, jakie Pekin i Waszyngton mają na New Delhi: w przypadku Chin łączy je z Pakistanem „nieufność” wobec wspólnego sąsiada, która często przybierała postać otwartej wrogości. USA natomiast starają się utrzymywać bliskie stosunki z Indiami, na ile druga strona jest nimi w danym momencie zainteresowana. Zatem projekt CPEC może w wymiarze regionalnym działać stabilizująco na stosunki międzynarodowe, gdyż zwiększa poczucie bezpieczeństwa Pakistanu i zaspokaja potrzebę Chin posiadania dostępu do Oceanu Indyjskiego, by w ten sposób „otworzyć” region Sinkiang Ujgurski na rynki światowe. W wymiarze globalnym zaś ten zespół inwestycji jest częścią większej gry Pekinu zmierzającej w kierunku budowy pozycji mocarstwowej.

Literatura

1. Barnouin, B., Changgen, Y., 2006, *Zhou Enlai. A Political Life*, Hong Kong.
2. Bobkowski, K., 2013, *Chiny w grze o dominację nad Eurazją*, Przegląd Geopolityczny, 6, s. 47-59.
3. Chaudhri, M. A., 1988, *Pakistan and the Regional Pacts*, Karachi.
4. Jones, O. B., 2002, *Pakistan. Eye of the Storm*, Yale University Press.
5. Montagno, G., 1965, *Peaceful coexistence: Pakistan and Red China*, [w:] *The Western Political Quarterly* 18, 2, Part 1.
6. Skrzyp, J., 2012, *Wielki marsz Państwa Środka ku pozycji globalnego ośrodka siły*, Przegląd Geopolityczny, 5, s. 42-69.
7. Vertzberger, Y., 1983, *The Political Economy of Sino-Pakistan Relations*, [w:] *Asian Survey*, XXIII, 5.

Summary

Silk Road Economic Belt – geopolitical significance of the Chinese-Pakistani cooperation

China Pakistan Economic Corridor (CPEC) is a name indicating a wide range of Chinese \$46 billion worth investment in infrastructure that will be implemented in the near future in Pakistan. These include power plants, roads, railways, and above all the construction of a strategic seaport in Gwadar. In this way, China will gain control over an important transit route, connecting Central Asia to the coast of the Indian Ocean. This will serve them for the opening of Uighur-Xinjiang to the world. This would make possible the effective use of Kashgar Special Economic Zone for the production of cheaper goods. It also seriously shorten the route which the goods are exported to Europe and the raw materials imported mainly from Africa. For Pakistan CPEC means access to a relatively modern technology which could allow this state to reduce the technological gap and distance to India - the main arch-rival of Pakistan. CPEC is also accompanied by investments such as the construction of a gas pipeline from Iran to Pakistan (and perhaps in the future to China) and joint ventures in the armaments industry (new models of tanks, aircraft and ships).

Key words: China, Pakistan, China-Pakistan Economic Corridor, Silk Road Economic Belt