

Piotr Trzaskowski

CHIŃSKA STRATEGIA POWROTU DO AZJI CENTRALNEJ – JEDWABNY SZLAK XXI WIEKU*

CHINESE FOCUS ON THE STRATEGY OF CENTRAL ASIA: THE 21ST CENTURY SILK ROUTE

Od początku chińskich reform w 1978 roku uwaga władz w Pekinie koncentrowała się na rozwoju gospodarczym w skali kraju, o który najłatwiej było w położonych nad morzem prowincjach wschodnich. Strategia ta zaowocowała wielkimi nierównościami w rozwoju gospodarczym między regionami leżącymi nad Oceanem Spokojnym, a Chinami Zachodnimi i Centralnymi. Strategia „*wielkiego otwarcia zachodnich regionów*”¹ ogłoszona przez chińskie władze w 1999 miała na celu niwelację tych różnic poprzez przyspieszenie rozwoju biednych części kraju. Aby plany mogły się ziścić, potrzebny był rozwój kontaktów gospodarczych z państwami Azji Centralnej oraz zapewnienie prowincjom zachodnim dostępu do mórz i rynków zewnętrznych. Rozwój infrastruktury transportowej stał się koniecznością². W dalszej perspektywie otwarcie Chin na zachód

* Artykuł przygotowany pod kierunkiem prof. dr. hab. J. Rowińskiego.

¹ P. Milewski, *Strategia i polityka rozwoju Zachodnich Chin, a stosunki gospodarczo-handlowe z sąsiednimi państwami Azji Centralnej*, „Azja-Pacyfik”, t. VII, 2004, s. 200.

² J.W. Garver, *Development of China's Overland Transportation Links with Central, South-West and South Asia*, „The China Quarterly”, t. CLXXXV, 2006, s. 1.

ma się także przyczynić do zacieśnienia współpracy z państwami Bliskiego Wschodu i Europy. W artykule tym zamierzam przedstawić realizację planów budowy korytarzy transportowych z najbardziej na zachód wysuniętej prowincji chińskiej Xinjiang na tle szerszej strategii Chin w Azji Centralnej.

Strategia Chin w Azji Centralnej

Dalekosiężna strategia polityki Chin skupia się na tworzeniu odpowiednich warunków dla gospodarczego i społecznego rozwoju kraju: „Zabezpieczanie i kształtowanie środowiska w sferach bezpieczeństwa, ekonomii i polityki, umożliwi Chinom koncentrację na rozwoju ekonomicznym, społecznym i politycznym”³. Wiąże się to z potrzebą odbudowy historycznej pozycji Chin, jako wielkiego mocarstwa w skali, co najmniej, regionalnej. Rozwój ekonomiczny traktowany jest jako sposób udowodnienia i wcielenia w życie przekonania o cywilizacyjnej wyjątkowości Chin. Dwa wieki słabości i ulegania wpływom Zachodu sprawiły, że Chińczycy pragną realizować potrzebę uznania i szacunku i to przede wszystkim w stosunkach między wielkimi potęgami⁴. Wskazuje to na subsydiarny charakter wzrostu gospodarczego i rozwoju społecznego, które nie są celami samymi w sobie, ani sposobem podniesienia poziomu życia obywateli, lecz służącą powiększeniu potęgi samego państwa i elity nim rządzącej⁵.

Cechą charakterystyczną dla chińskich koncepcji bezpieczeństwa w latach 90. było odejście od postrzegania bezpieczeństwa jedynie

³ Z. Yunling, T. Shiping, *China's Regional Strategy*, [w:] *Power Shift. China and Asia's New Dynamics*, D. Shambaugh (red.), Berkley, Los Angeles, London 2005, s. 48.

⁴ G. Rozman, *China's Quest for Great Power Identity*, [w:] *Chinese Foreign Policy in Transition*, G. Liu (red.), New York 2004, s. 123.

⁵ T. Kane, *China's Foundations*, [w:] *Chinese Foreign...*, s. 110.

w kategoriach przetrwania państwa. Współcześnie większą wagę przykładają do zapewnienia warunków do zrównoważonego rozwoju kraju. Towarzyszy temu rozpoznanie środowiska międzynarodowego jako ważnego czynnika dla osiągnięcia tego celu oraz aktywizacja polityki zagranicznej mająca za zadanie środowisko to kształtować⁶.

Właśnie przez pryzmat koncentracji na zapewnieniu odpowiednich warunków dla wewnętrznego rozwoju społeczno-gospodarczego rozumieć należy cele polityki zagranicznej Chin w Azji Centralnej. Nie oznacza to oczywiście ignorowania tradycyjnych zagrożeń dla bezpieczeństwa państwa, które w przypadku omawianego regionu przybierają formę terroryzmu. Towarzyszy temu chęć odzyskania geopolitycznego znaczenia w regionie, który znajdował się niegdyś w sferze dominujących wpływów Państwa Środka.

Konkretyzując, a następnie szeregując cele polityki Chin w Azji Centralnej według istotności, należy kolejno wymienić:

- potrzebę zapewnienia bezpieczeństwa zagrożonym separatyzmem Chinom Zachodnim;
- uczynienie z regionu źródła bezpiecznych dostaw surowców energetycznych;
- ekonomiczne powiązanie Azji Centralnej z Chinami, co byłoby alternatywą dla silnych gospodarczych i politycznych związków regionu z Rosją oraz wojskowej obecności USA.

Problem bezpieczeństwa

W sferze bezpieczeństwa kluczowym problemem Chin w kontaktach z Azją Centralną są dążenia separatystyczne o podłożu etnicznym występujące wśród ludności Xinjiangu. Ta największa

⁶ W. Baiyi, *The Chinese Security Concept and its Historical Evolution*, „Journal of Contemporary China”, t. X, 2001, nr 27, s. 281.

z chińskich prowincji autonomicznych, mierząca 1,650 mln km², w większości zamieszкана jest przez mniejszości narodowe. Na ponad pięciokrotnie większym od Polski obszarze żyje zaledwie 19,2 mln osób, w tym 7,7 mln Ujgurów, 1,5 mln Kazachów, 200 tys. Kirgizów i 60 tys. Tadżyków⁷. Wszystkie wyznają islam i posługują się językami należącymi do podrodziny języków tureckich.

Jedynym z tych narodów, który nie posiada własnego państwa, są najliczniejsi wśród mniejszości narodowych Ujgurzy. Grupa ta ma w swej historii wieloletnie walki z państwem chińskim. Jak podaje Paweł Milewski, po podboju regionu przez dynastię Qing w roku 1757 miało tam miejsce wiele niepokojów: „Szczególnie burzliwe czasy przypadły w regionie na lata 1795–1911. Zgodnie z chińskimi kronikami doszło w tym okresie do ponad dwudziestu większych lokalnych powstań i konfliktów zbrojnych”⁸. Tuż po zakończeniu II Wojny Światowej, przy wsparciu ZSRR, Ujgurzy utworzyli na terenie dzisiejszego Xinjiangu Republikę Wschodniego Turkiestanu. Komunistyczne władze Chin zlikwidowały ją w 1949, krótko po dojściu do władzy. Kolejne, wspierane przez Moskwę, powstania Ujgurów miały miejsce w okresie pogorszenia stosunków chińsko-radzieckich⁹.

Po uzyskaniu niepodległości przez republiki centralno-azjatyckie stały się one ośrodkami działalności ujgurskiego ruchu niepodległościowego, gdyż w samym tylko Kazachstanie mieszka blisko 220 tys. Ujgurów. Kilkunastotysięczne grupy mieszkają też w Uzbekistanie i Kirgistanie¹⁰. Jak zauważa Niklas Swanström, żądania separatystów z Xinjiangu podzielane są przez większość ludności Azji Centralnej¹¹. Liczne organizacje mające swe siedziby w Azji

⁷ A. Zamaraeva, *Interesy Chin w Azji Centralnej*, „Azja-Pacyfik” t. VIII, 2005, s. 148.

⁸ P. Milewski, *Strategia...*, s. 206.

⁹ A. Zamaraeva, *Interesy...*, s. 148.

¹⁰ *Ibidem*, s. 149.

¹¹ N. Swanström, *China and Central Asia: a new Great Game or traditional vassal relations?*, „Journal of Contemporary China”, t. XIV, 2005, nr 45, s. 575.

Centralnej, zaangażowane były w działalność konspiracyjną, a nawet akcje terrorystyczne na terenie Chin. Według źródeł chińskich w latach 1990–2001 działalność ujgurskich terrorystów przyniosła 162 ofiary śmiertelne i 440 rannych¹². Dodatkowym czynnikiem destabilizującym jest powiązanie tych grup z muzułmańskimi ekstremistami religijnymi, mającymi swe bazy w niespokojnym Afganistanie oraz Kaszmirze. W kontekście ogólnoświatowej wojny z terroryzmem bazującym na radykalnym islamie, utożsamianie grup separatystycznych z ekstremistami religijnymi jest dla władz chińskich bardzo wygodne.

Trudne do obrony granice przebiegające w wysokich górach oraz dążenia mniejszości narodowych zamieszkujących Xinjiang sprawiają, że region ten określa się często „miękkim podbrzuszem Chin”.

Najskuteczniejszym sposobem na zwalczanie omawianych zagrożeń o transgranicznym charakterze, jest współpraca z państwami sąsiednimi. Świeckie reżimy Azji Centralnej widzą swój interes w ograniczeniu działalności radykalnych islamistów, a także wzmocnieniu samych państw, co nastąpi wraz z zapewnieniem sobie monopolu na użycie siły. Na forum Szanghajskiej Piątki, a od 2001 roku Szanghajskiej Organizacji Współpracy (SOW), temat walki z terroryzmem, separatyzmem i ekstremizmem był stale obecny. Dużo miejsca poświęcono mu na szczytach w Ałma-Maty w 1998 oraz w Biszkeku rok później. W końcu w 2001 roku podpisano konwencję o walce z terroryzmem, separatyzmem i ekstremizmem. Na jej mocy utworzono Regionalną Strukturę Antyterrorystyczną z siedzibą w Biszkeku¹³. Jeszcze przed podjęciem współpracy wielostronnej miały miejsce bezpośrednie naciski Pekinu na rząd państw Azji

¹² Przekonującą krytykę wiarygodności oficjalnych danych chińskich przeprowadził Yitzhak Shichor w artykule: Y. Shichor, *Fact and Fiction: A Chinese Doctrine on Eastern Turkestan Terrorism*, „The China and Eurasia Forum Quarterly”, t. IV, 2006, nr 2, s. 102.

¹³ A. Zamaraeva, *Interesy...*, s. 150–151.

Centralnej, by te ograniczały aktywność organizacji ujgurskich. Zawowocowało to likwidacją większości jawnie działających grup tego typu w Kazachstanie i Kirgistanie w latach 1994–1996¹⁴.

Azja Centralna jako źródło surowców energetycznych

Błyskawiczny wzrost gospodarczy Chin w połączeniu z dużą energochłonnością przemysłu odpowiadają za olbrzymi wzrost konsumpcji energii w Chinach. Jak podaje raport przygotowany przez amerykański Think-Tank Brookings Institution¹⁵, Chiny są aktualnie drugim po USA konsumentem energii na świecie. W latach 2000–2005 zanotowały 60% wzrostu zużycia energii, co odpowiada za niemal połowę wzrostu na świecie w tym okresie¹⁶.

Mimo że dziś 90% surowców energetycznych potrzebnych Chinom pozyskiwanych jest na rynku wewnętrznym, to wszystkie analizy pokazują, że potrzeby importu będą się systematycznie powiększać. Japoński Institute for Energy Economics przewiduje, że w 2020 roku Chiny wciąż będą w stanie zaspokoić 80% swojego zapotrzebowania na surowce energetyczne, jednak w liczbach bezwzględnych wzrost importu będzie znaczny. W 2005 dzienna konsumpcja ropy naftowej wynosiła 6,6 mln baryłek dziennie. Według

¹⁴ S. Zapaśnik, *Stosunki Chin z republikami byłej radzieckiej Azji Centralnej*, [w:] *Azja Wschodnia na przełomie XX i XXI wieku, Stosunki międzynarodowe i gospodarcze: studia i szkice*, K. Gawlikowski, (red.), Warszawa 2004, s. 59–60.

¹⁵ W raporcie korzystano z danych instytucji i firm chińskich (m.in. Instytut Badań nad Energetyką, Narodowa Komisja ds. Rozwoju i Reform, narodowy Urząd Statystyczny i China National Petroleum Corporation), zagranicznych (m.in. Departament Energetyki USA, BP i Japoński Institute for Energy Economics) oraz organizacji międzynarodowych (m.in. Międzynarodowa Agencja Energii i Międzynarodowy Fundusz Walutowy). E. Downs, (2006). *China. Brookings Foreign Policy Studies Energy Security Series*. Brookings Institution, <http://www.brookings.edu/fp/research/energy/2006china.pdf>, 28.02.2007, s. 8.

¹⁶ *Ibidem*, s. 8.

różnych prognoz do 2020 roku zwiększy się ona do przedziału od 10 (China National Petroleum Corporation) do 13,6 mln baryłek (Międzynarodowy Fundusz Walutowy). Przewiduje się utrzymanie własnego wydobycia w Chinach na poziomie zbliżonym do 3,6 mln baryłek z 2005 roku. Po porównaniu tych liczb widzimy, że w 2020 Państwo Środka będzie importowało od 6 do 10 mln baryłek ropy naftowej dziennie, czyli dwa lub trzykrotnie więcej niż w roku 2005¹⁷.

W porównaniu z przewidywaniami dotyczącymi chińskiej konsumpcji i importu ropy naftowej rozwój sytuacji w sektorze gazowym jest znacznie trudniejszy do oszacowania. Nie jest jasne, w jakim tempie uda się Chinom rozbudować infrastrukturę wydobycia i transportu gazu oraz przystosować przemysł do korzystania z niego. W ciągu 10 lat w okresie 1995-2005 konsumpcja gazu wzrosła niemal trzykrotnie z 17,4 do 47 mld m³ rocznie. Do tej pory całość zapotrzebowania pokrywana jest ze źródeł wewnętrznych.

Władze wykazują coraz większe zainteresowanie wzrostem znaczenia gazu ziemnego dla gospodarki chińskiej. Ma to związek z problemem ochrony dróg dostaw ropy naftowej. W 2005 roku niemal całość importu ropy odbywa się drogą morską, a w tym 80% sprowadzane jest przez Cieśninę Malakka¹⁸. Nieposiadające dużej floty Chiny, w przypadku konfliktu zbrojnego, nie byłyby w stanie zapewnić bezpieczeństwa tych dostaw. Szczególnie niebezpieczny byłaby wojna z USA, które na Oceanie Indyjskim mają nieporównywalnie większe siły niż Chiny i uznawane są za gwaranta bezpieczeństwa tego szlaku¹⁹.

Alternatywą dla sprowadzania ropy drogą morską nie jest kolej. Mimo podwojenia w latach 2003–2004 importu tym środkiem transportu²⁰, wciąż stanowi on niewielki odsetek całości.

¹⁷ Ibidem, s. 8–10.

¹⁸ W 2005 r. 46% chińskiego importu ropy pochodziło z Zatoki Perskiej, a 31% z Afryki. Ibidem, s. 31–32.

¹⁹ J.W. Garver, *China's Influence in Central Asia and South Asia*, [w:] *Power Shift...*, s. 217–218.

²⁰ P. Milewski, *Stosunki między Chinami a Rosją*, „Zeszyty Akademii Dyplomatycznej”, 2005, nr 27, s. 19.

Z punktu widzenia długofalowego zabezpieczenia źródeł i szlaków dostaw surowców energetycznych dwa posunięcia władz chińskich wydają się kluczowe. Po pierwsze, wiele uwagi przykładają się do zacieśnienia współpracy w sferze energetycznej z państwami Azji Centralnej i Rosją, z którymi Chiny dzielą granice lądowe i można przez nie poprowadzić rurociągi. Po drugie, zakłada się znaczący wzrost konsumpcji gazu, gdyż sprowadzać go można z krajów bliskich geograficznie lub przyjaznych politycznie, jak Iran. Ministerstwo Energetyki USA szacuje, że do 2010 roku chińska konsumpcja gazu podwoi się²¹. Natomiast według danych z chińskich źródeł rządowych do 2020 roku powiększy się pięciokrotnie i wyniesie 250 mld m³, z czego 150 mld m³ pokryte zostanie z zasobów wewnętrznych²².

Azja Centralna ma duży potencjał, by stać się surowcowym zapleczem Chin. Najbardziej zasobne w surowce energetyczne Kazachstan, Turkmenistan i Uzbekistan mają łącznie 10,14 mld baryłek potwierdzonych rezerw ropy²³ oraz 5.71 bilionów m³ potwierdzonych rezerw gazu²⁴. Stanowi to odpowiednio mniej niż 1% oraz 3,5% potwierdzonych rezerw światowych. Porównanie tych zasobów z ilością ropy na Bliskim Wschodzie lub gazu w Rosji nie pokazuje prawdziwego politycznego znaczenia tych złóż. Dzieje się tak dlatego, że wiele z nich nie jest jeszcze dostatecznie zbadanych i eksperci oczekują w przyszłości znacznych odkryć. Co więcej, bogate w surowce państwa nadkaspijskie chętnie przystają na wzrost zaangażowania Chin w tej dziedzinie, by zrównoważyć wciąż wyraźną dominację Rosji²⁵.

²¹ Z. Huasheng, *China, Russia, and the U.S.: Their Interests, Postures, and Interrelations in Central Asia*, „Central Asia and the Caucasus”, 2004, nr 6 (30), s. 90.

²² E. Downs, *China...*, s. 11.

²³ *World Proved Crude Oil Reserves, January 1, 1980 – January 1, 2006 Estimates*. Energy Information Administration, <http://www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/crudeoilreserves.xls>, 15.01.2007.

²⁴ *World Crude Oil and Natural Gas Reserves*, 1 January, 2005. Energy Information Administration, <http://www.eia.doe.gov/pub/international/iea2004/table81.xls>, 15.01.2007.

²⁵ Poza rurociągami biegnącymi przez Rosję, istnieje tylko jeden gazociąg z Turkmenistanu do Iranu o malej przepustowości ok. 8 mln m³/rok oraz opisany dalej w tej pracy ropociąg z Kazachstanu do Chin. Niewielkie ilości ropy wywożone są także tankowcami z kazachskiego portu Aktau do Baku.

Rozwój współzależności ekonomicznych między Chinami i Azją Centralną

Rolę, jaką władze chińskie przywiązują do zacieśnienia powiązań ekonomicznych z państwami Azji Centralnej rozpatrywać można na kilku płaszczyznach. Poza krótkoterminowymi korzyściami czerpanymi przez Chiny z wymiany handlowej nie należy zapominać o szerszym kontekście kształtowania przyjaznego środowiska międzynarodowego. Budowanie współzależności ekonomicznych, z których czerpią obie strony, stało się ważnym sposobem zapewniania przez Chiny bezpieczeństwa regionalnego²⁶.

Przyjaznych i silnie powiązanych ekonomicznie z Chinami sąsiadów łatwej też będzie skłonić do porzucenia lub nierozpoczynania współpracy wojskowej z USA. Pojawianie się amerykańskich baz u zachodnich granic Chin, które nastąpiło w związku z inwazją na Afganistan, wywołało w Pekinie duże zaniepokojenie. Obawy te wiążą się z przekonaniem, że USA próbuje powstrzymać wzrost wpływów Chin, strategicznie je okrążając²⁷. Oprócz istniejących od dawna baz wojskowych USA w Japonii, Korei Południowej i na Pacyfiku powstały teraz nowe, w Azji Centralnej. Względnie skutecznym przykładem wykorzystania wpływów chińskich dla przeciwstawienia się amerykańskiej obecności wojskowej był szczyt SOW w Astanie w lipcu 2005 roku, gdzie we wspólnej deklaracji członkowie organizacji wezwali USA do likwidacji baz w Azji Centralnej. Los taki spotkał bazę Karszi-Chanabad w Uzbekistanie, lecz siły USA wciąż stacjonują w Kirgistanie.

Nie do przecenienia jest także rola, jaką współpraca gospodarcza z państwami Azji Centralnej odgrywa w planach rozwoju Chin Zachodnich. Jest to jeden z warunków powodzenia ambitnego planu wielkiego otwarcia zachodnich regionów²⁸.

²⁶ Z. Yunling, T. Shiping, *China's...*, s. 49.

²⁷ Ibidem, s. 50 oraz V. Plastun, *Russia and America in Central Asia*, „Central Asia and the Caucasus”, 2006, nr 1 (37), s. 124.

²⁸ Dokładniejszy opis planu znajduje się w dalszej części tego artykułu.

Ujmując rzecz szerzej, wpływy gospodarcze traktować można jako chińską próbę równoważenia silnych gospodarczych, politycznych i wojskowych związków regionu z Rosją oraz wojskowej obecności USA. Azja Centralna traktowana jest też jako bezpieczna droga kontaktów gospodarczych z Bliskim Wschodem.

Realizacja powyższych celów odbywa się za pomocą wielu środków oraz na wielu płaszczyznach. Wśród nich wymienić można budowę dwustronnych powiązań politycznych, wspólne działania na forum SCO, wojskowe środki budowy zaufania, chińskie wsparcie wojskowe, zbliżenie gospodarcze oraz rozwój infrastruktury transportowej. Ostatni z punktów ma znaczenie szczególne, gdyż stanowi przedsięwzięcie najbardziej dalekosiężne o potencjale zmiany geopolitycznego usytuowania regionu ukształtowanego przez ponad 100 lat dominacji Rosji.

Granica Chin z ZSRR

Jednym ze źródeł, ale także przejawów, chińsko-sowieckiego konfliktu rozpoczętego na przełomie lat 50. i 60. były chińskie roszczenia graniczne wysuwane pod adresem ZSRR²⁹. Spór ten doprowadził do przekształcenia liczącej ponad 4 tys. km granicy w kolejną z zimnowojennych żelaznych kurtyn, gdzie przepływ zarówno ludzi, jak i towarów był praktycznie niemożliwy, a po obu stronach granicy stały gotowe do walki armie. Rywalizacja o prymat w światowym ruchu komunistycznym, a potem zbliżenie Chin z USA sprawiły, że taki stan rzeczy utrzymał się przez około 40 lat, aż do przemian *pierestrojki*.

Ocieplenie stosunków radziecko-chińskich w drugiej połowie lat 80. stworzyło warunki do rozpoczęcia negocjacji w sprawie przebie-

²⁹ Konfliktogenny charakter polityki granicznej ChRL wobec ZSRR opisany został przez Andrzeja Halimarskiego. Zob.: A. Halimarski, *Trzy kręgi polityki zagranicznej Chin*, Warszawa 1982, s. 76–82.

gu granicy między ZSRR i Chinami rozpoczętych w 1986 roku³⁰. Sprzyjająca sytuacja polityczna dała impuls do rozwoju handlu przygranicznego oraz umożliwiła wznowienie w 1988 budowy pierwszej linii kolejowej między zachodem Chin i radziecką Azją Centralną³¹. Budowę zakończono w 1990 roku.

Stosunki Chin z państwami Azji Centralnej po roku 1991

Proces likwidowania luki transportowej na zachodniej granicy Chin ruszył z pełną siłą po 1991 roku, wraz z uzyskaniem niepodległości przez pięć republik centralnoazjatyckich. Od początku kontaktów dyplomatycznych z nowo powstałymi państwami Pekin wykazywał dużo dobrej woli w zacieśnianiu kooperacji. Pod koniec 1991 i w pierwszej połowie 1992 roku podpisano układy o współpracy handlowej i gospodarczej³².

Ważnym krokiem na drodze do budowy dobrych stosunków sąsiedzkich było podpisanie w latach 1996 i 1997 układów o budowie środków zaufania w obszarach przygranicznych oraz o redukcji sił wojskowych w rejonach przygranicznych. Kraje sygnatariusze obu układów Chiny, Kazachstan, Kirgistan, Rosja i Tadżykistan w 1996 roku zadeklarowały zamiar corocznych spotkań na najwyższym szczeblu. Ten powstały z chińskiej inicjatywy klub nazwano Szanghajska Piątka. Kooperacja w wielu sferach począwszy od militarnej, przez gospodarczą do pomocy humanitarnej świadczonej przez Pekin stworzyła warunki do ostatecznego uregulowania przebiegu granic między Chinami i Azją Centralną. Jako pierwszy zrobił to Kazachstan w marcu 1999 roku. Kilka miesięcy później w jego ślady poszły

³⁰ A. Zamaraeva, *Interesy...*, s. 145.

³¹ Mowa o otwartej w 1990 r. linii z Urumuqi w Zachodnich Chinach do Aktogaj w Kazachstanie.

³² S. Zapaśnik, *Stosunki...*, s. 55.

Kirgistan i Tadżykistan. Układ z drugim z państw, mimo że uzupełniony porozumieniem z 2002, pewne odcinki granic pozostawia wciąż nieuregulowane³³.

Równoległe z rozwiązywaniem problemów granicznych państwa Szanghajskiej Piątki³⁴ zacieśniały współpracę antyterrorystyczną, co omówione zostało we wcześniejszej części pracy. Uregulowanie problemów granicznych stanowi ważny krok na drodze do ich uszczelnienia i ograniczenia procederu nielegalnego ich przekraczania. Chiny wspomagają służby graniczne swoich zachodnich sąsiadów przez zapewnienie ich szkolenia oraz wyposażenia. W latach 2000 i 2001 Pekin przeznaczył 1,3 mln dolarów na tego typu pomoc dla Kirgistanu i Uzbekistanu³⁵.

Zagrożenia terroryzmem, separatyzmem i ekstremizmem³⁶ – obok środków militarnych, mogą być przewyciężane i na innych płaszczyznach. Zgodnie z często prezentowaną opinią – jak pisał szwedzki ekspert N. Swanström, najważniejszym problemem w regionach zachodnich kraju nie jest różnorodność etniczna, ale niedostateczny rozwój społeczno-gospodarczy oraz niski standard życia mieszkańców, co prowadzi często do występowania lokalnych konfliktów³⁷.

Przekonanie, że rozwój gospodarczy Xinjiangu jest kluczowym elementem ograniczenia zasięgu tej aktywności, stało się istotną przesłanką do położenia dużego nacisku na integrację Zachodnich Chin z resztą kraju oraz zacieśnienia współpracy gospodarczej z graniczącymi z prowincją państwami Azji Centralnej.

³³ A. Zamaraeva, *Interesy...*, s. 147.

³⁴ W 2001 r. Szanghajska Piątka przekształcona została w organizację międzynarodową Szanghajską Organizację Współpacy (SzOW). W jej skład wchodzi także Uzbekistan.

³⁵ J.W. Garver, *China's...*, s. 210–211.

³⁶ Władze chińskie używają tych pojęć wymiennie i uznają je za najważniejsze zagrożenie dla stabilności Xinjiangu. N. Swanström, *China and Central Asia...*, s. 574.

³⁷ S. Zapaśnik, *Stosunki...*, s. 56–57.

Plan rozwoju Chin Zachodnich

Próba kompleksowego poprawienia sytuacji gospodarczej Zachodnich Chin jest ogłoszona przez władze chińskie w czerwcu 1999 r. długookresowa strategia „*wielkiego otwarcia zachodnich regionów*”. Oprócz wspomnianego Xinjiangu na Chiny Zachodnie składa się 11 prowincji i regionów autonomicznych (Shanxi, Gansu, Qinghai, Sichuan, Yunnan, Guizhou, Guangxi, Ningxia, Tybet i Mongolia Wewnętrzna) oraz miasto Chongqing. Powierzchnia Chin Zachodnich stanowi 71,5% powierzchni całych Chin, a liczba ludności to 369 mln osób, czyli zaledwie 21,7% populacji kraju³⁸.

Do 1999 r. rząd w Pekinie, stawiając na jak najszybszy wzrost PKB w skali kraju, koncentrował się na inwestycjach w prowincjach nadmorskich. Jeszcze w latach 90-tych inwestycje kapitału państwowego na Zachodzie wynosiły około 20% wszystkich inwestycji, podczas, gdy w na Wschodzie oscylował w granicach 50%. Powody różnic w rozwoju stają się jeszcze bardziej wyraźne, kiedy weźmiemy pod uwagę inwestycje kapitału zagranicznego, ponieważ w skali kraju odsetek ich skumulowanej wartości wynosił 5,9% dla Zachodu i 84,3% dla Wschodu³⁹. Taki stan rzeczy zaowocował dużymi nierównościami w poziomie życia między Wschodem i Zachodem. W 2002 r. PKB per capita na Zachodzie wynosiło 663 dolary, podczas gdy w prowincjach nadmorskich 1704 dolary⁴⁰.

Strategia „*wielkiego otwarcia zachodnich regionów*” przez ekspertów chińskich podzielona została na 3 etapy. Ostatni z nich ma się zakończyć w 2050 r. Za jedną z najbardziej pilnych potrzeb, realizowaną w pierwszym etapie planu, uznano budowę infrastruktury⁴¹. Oprócz ambitnych planów budowy dróg kołowych oraz kolei,

³⁸ P. Milewski, *Strategia...*, s. 199.

³⁹ Q. Tian, *China's Widening Economic Disparities and Its «Go West Program*, „*Journal of Contemporary China*”, t. XIII, 2004, nr 41, s. 615–616.

⁴⁰ P. Milewski, *Strategia...*, s. 202.

⁴¹ P. Milewski, *Strategia...*, s. 201.

duży nacisk położono na tworzenie nowych portów lotniczych, sieci telekomunikacyjnej, budowę rurociągów oraz sieci wysokiego napięcia, by przesyłać gaz i elektryczność z bogatego w surowce Zachodu na Wschód⁴².

Najważniejsze projekty dotyczące infrastruktury w Xinjiangu

Mimo, że w planach rozwoju dróg i kolei w Zachodnich Chinach kluczowa była integracja z chińskim wybrzeżem, to postępy w rozbudowie infrastruktury w kierunku granic Xinjiangu, a tym samym granic państwa, również były znaczne⁴³.

Oprócz wspomnianej wcześniej linii kolejowej z Urumuqi do Kazachstanu otwartej w 1990 roku, przed ogłoszeniem strategii „wielkiego otwarcia zachodnich regionów” rozpoczęto budowę linii kolejowej do Kashgaru, najbardziej na zachód wysuniętego dużego miasta Zachodnich Chin. Kolej Południowego Xinjiangu otwarta została w 1999 roku⁴⁴. Umożliwiło to pokonanie bariery pustyni Takla Makan, która była jednym z najpoważniejszych problemów na drodze starożytnego Jedwabnego Szlaku. Tym samym chiński system kolejowy podprowadzony został na niewielką odległość od granic Kirgistanu, Tadżykistanu i Pakistanu. W 2006 miała się także rozpocząć budowa liczącej 1390 km linii kolejowej przez Mongolię wewnętrzną do Xinjiangu, która skróciłaby drogę między Pekinem, a Chinami Zachodnimi⁴⁵.

⁴² Poza traktowaną priorytetowo rozbudową infrastruktury, kolejnymi polami realizacji „wielkiego otwarcia zachodnich regionów” są według ważności: polepszenie stanu środowiska naturalnego, restrukturyzacja ekonomii, promocja nauki i edukacji oraz ściąganie kapitału zagranicznego. Q. Tian, *China's...*, op. cit., s. 622–625.

⁴³ J.W. Garver, *Development ...*, s. 2.

⁴⁴ Ibidem, s. 3.

⁴⁵ *Re-opening the Silk Road*. Asia Intelligence (czerwiec 2006), <http://www.asiaint.com>, 20.01.2007.

Ważnym elementem poprawy stanu infrastruktury Xinjiangu jest też budowa dróg. Tylko w 2004 roku przeznaczono na ten cel 1,7 mld dolarów⁴⁶. Obecnie w prowincji znajduje się 541 km autostrad. W ramach Jedenastego Planu Pięcioletniego (2006–2010) ma zostać zbudowane dodatkowe 657 km. Większość z nich jest częścią projektu drogi wschód-zachód z chińskiego portu Lianyungang nad Morzem Żółtym do Horgos, strefy wolnego handlu i głównego przejścia granicznego z Kazachstanem. Droga szybkiego ruchu ma być także zbudowana do miasta Yining, leżącego blisko granicy z Kazachstanem⁴⁷. Do tej pory Xinjiang otworzył 16 przejść granicznych i ustanowił dwie graniczne strefy wolnego handlu⁴⁸. Doprowadzenie chińskiej infrastruktury transportowej do granic zachodnich i chęć rozwoju kontaktów z Azją Centralną wiązało się z koniecznością zaangażowania Pekinu w rozbudowę i modernizację infrastruktury na terytorium biedniejszych państw sąsiednich.

Połączenia transportowe z Azją Centralną

Polem, na którym rozwój zachodnich korytarzy transportowych przynosi najszybszy i najłatwiej obserwowalny skutek, są kontakty gospodarcze Chin z Azją Centralną: „Zgodnie z chińskimi statystykami w 2003 r. obroty handlowe Chin z regionem Azji Centralnej wyniosły ponad 4 mld dolarów, czyli prawie osiem razy więcej niż w 1992 r.”⁴⁹. Mimo że eksport do tych państw wciąż stanowi mniej niż 0,5% całego chińskiego eksportu, to rozwój handlu na kierunku

⁴⁶ P. Milewski, *Strategia...*, s. 202.

⁴⁷ *More highways to be constructed in northwest China*. Xinhua, 4.01.2007, http://english.peopledaily.com.cn/200701/04/eng20070104_338133.html, 20.01.2007.

⁴⁸ *Xinjiang to open 2nd border trade market to Kazakhstan*. Xinhua, 2.12.2006, http://news.xinhuanet.com/english/2006-02/12/content_4168911.htm, 20.01.2006.

⁴⁹ P. Milewski, *Strategia...*, s. 208.

zachodnim stanowi ważny impuls dla rozwoju ekonomicznego prowincji Xinjiang.

Kazachskie dążenie do dywersyfikacji dróg eksportu surowców energetycznych i chińska chęć zwiększania ich importu zaowocowały budową, otwartego w grudniu 2005, ropociągu Atasu–Alashankou, dostarczającego kazachską ropę z centralnej części Kazachstanu do Chin Zachodnich. W planach jest przedłużenie rurociągu nad Morze Kaspijskie. Mimo relatywnie niewielkiej skali przesyłu wynoszącej 10 mln m³ na rok⁵⁰ nie do przecenienia jest geopolityczne znaczenie projektu. Jest to pierwszy ropociąg wywozący ropę z Azji Centralnej bez pośrednictwa Rosji i pierwszy, którym Chiny importują surowce energetyczne z krajów byłego ZSRR. Stałe dążenie Chin, by odgrywać ważną rolę w sektorze energetycznym Azji Centralnej, widoczne jest na przykładzie determinacji, z jaką chiński państwowy koncern naftowy CNPC rywalizował o zakup spółki Petrokazachstan, kontrolującej złoża leżące na drodze chińsko-kazachskiego rurociągu⁵¹. Chiny mają także udziały w kilku innych polach naftowych w republice.

Do niedawna Pekin zainteresowany był jedynie centralnoazjatycką ropą. Jednak wobec planów powiększenia konsumpcji gazu ziemnego przez gospodarkę chińską wzmacniać zaczęło się zaangażowanie w ten sektor. Projekt, będący w najdalszym stadium zaawansowania, to gazociąg z nad kazachskiej części Morza Kaspijskiego do Chin Zachodnich. W 2006 roku prowadzone było studium wykonalności projektu⁵². W kwietniu tego samego roku podpisano także wstępną umowę o współpracy w sektorze gazowym między Turkmenistanem i Chinami. Kluczowym problemem w realizacji planu eksportu turkmeńskiego gazu do Chin jest konieczność budo-

⁵⁰ Planuje się budowę dodatkowych nitek rurociągu i powiększenie jego przepustowości do 50 mln m³. A. Łoskot, *Chiny umacniają się w kazaskim sektorze naftowym*, „Komentarze OSW”, 15.09.2005.

⁵¹ Ibidem.

⁵² A. Łoskot-Strachota, A. Jarosiewicz, *Gazociągowe plany Chin w Azji Centralnej*, „Komentarze OSW”, 12.04.2006.

wy nowych gazociągów, gdyż dziś istniejące dzierżawione są przez Gazprom⁵³. Oba projekty znajdują się dopiero w fazie podejmowania decyzji politycznych lub prowadzenia wstępnych studiów, a ewentualny przesyłu gazu rozpocznie się dopiero za kilka lat.

Poza sektorem energetycznym Chiny biorą także udział w projektach poprawy połączeń kolejowych z Azją Centralną. Poza unowocześnieniem istniejącej linii do Kazachstanu, planuje się budowę drugiej linii do tego kraju nazwanej Koleją Północnego Xinjiangu. Ma ona biec na południe od istniejącej i o 565 km skrócić dystans między Urumuqi i gospodarczą stolicą Kazachstanu Ałma Atą⁵⁴. Mimo braku porozumienia o budowie nitki po zachodniej stronie granicy, prace po stronie wschodniej są już prowadzone⁵⁵.

Drugim dużym przedsięwzięciem jest linia kolejowa z Kashgaru przez Kirgistan do Kotliny Fergańskiej w Uzbekistanie, gdzie ma się połączyć z wybudowanym w czasach sowieckich systemem kolejowym Azji Centralnej. Pod uwagę bierze się tu dwie trasy: północną i południową⁵⁶. Chiny mają wziąć na siebie dużą część kosztów przedsięwzięcia⁵⁷. Niemal pozbawiony kolei Kirgistan liczy, że budowa ta poprawi sytuację biednego południa kraju, skąd w 2005 roku rozlały się zamieszki, doprowadzając do zmiany rządów. Podczas wizyty w Chinach w czerwcu 2006 prezydent Kirgistanu wyraził chęć przyspieszenia realizacji projektu⁵⁸.

⁵³ J. Siekierzyński, *Gazprom uzyska monopol na rynku dostaw gazu z Azji Centralnej do Europy*, „Komentarze OSW”, 24.11.2005.

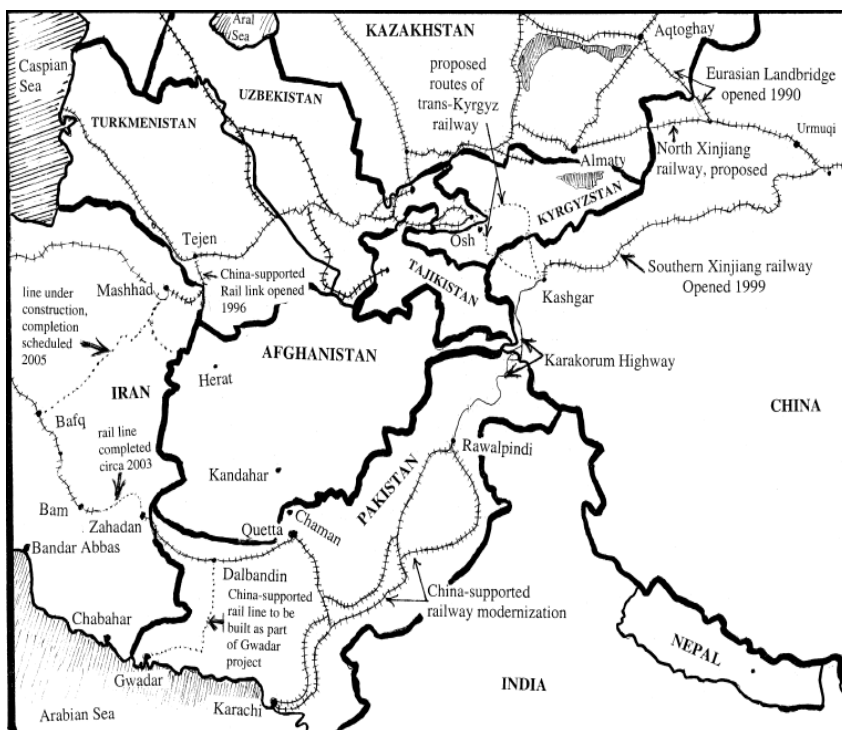
⁵⁴ J.W. Garver, *Development ...*, s. 3.

⁵⁵ *Network EXPANSION plan aims to reach 100 000 km by 2020*, „Railway Gazette International”, t. CVXI, 2005, nr 8, s. 483.

⁵⁶ J.W. Garver, *Development ...*, s. 3.

⁵⁷ A. Albion, *Theme of the Week: Is The Osh Development Plan a Strategy for Undermining Militants?*. Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL Reports, 27.07.2001, t. I, nr 1, <http://www.rferl.org/reports/centralasia/2001/07/1-270701.asp>, 04.04.2007.

⁵⁸ *Visiting Kyrgyz President Signs New Bilateral Agreements with China...* Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL Newline, 12.06.2006, t. X, nr 106, <http://www.rferl.org/newline/2006/06/120606.asp#archive>, 02.03.2007.



Mapa 1. Rozbudowa linii kolejowych między Chinami Zachodnimi a Azją Centralną i Południowo-Zachodnią

Źródło: J.W. Garver, *Development of China's Overland Transportation Links with Central, South-West and South Asia*, „The China Quarterly”, t. CLXXXV, 2006, s. 4.

Znaczny jest także udział Chin w rozwijaniu połączeń drogowych między Xinjangiem i państwami Azji Centralnej. Aktualnie najważniejszą rolę odgrywa korytarz transportowy biegnący z Urumqi prosto na zachód do Kazachstanu. Rozbudowie podlega też druga droga, przecinająca granicę w leżącym dalej na południe Horgos – centrum strefy wolnego handlu⁵⁹. Wielką rolę odgrywa tu Kirgistan, przez który wiodą najkrótsze i najłatwiej dostępne z względów

⁵⁹ *Re-opening...*

geograficznych drogi do najbardziej ludnego w Azji Centralnej Uzbekistanu. Wybudowana już została główna droga, łącząca Kashgar z Biszkekiem oraz miastem Ałma Ata. W 1997 roku otwarto autostradę łączącą Kashgar z Uzbekistanem przez południowy Kirgistan⁶⁰, a w 2004 Azjatycki Bank Rozwoju udzielił Kirgistanowi pożyczki na jej odbudowę⁶¹. W maju 2003 roku podpisano porozumienie o budowie kolejnej, w dużej części finansowanej przez Pekin, drogi międzynarodowej. Ma ona bieć z chińskiego miasta Aksu do obwodnicy jeziora Issyk-kul w Kirgistanie⁶². W większości omawianych projektów stroną ponoszącą przeważającą część wydatków są Chiny, w czym przejawia się ich zainteresowanie zacieśnianiem gospodarczej i politycznej współpracy z państwami Azji Centralnej.

Połączenia z portami Pakistanu i Iranu oraz z Bliskim Wschodem

Drugim ważnym kierunkiem rozwoju chińskich sieci transportowych jest dostęp do Oceanu Indyjskiego przez porty Iranu i Pakistanu. Szerokie otwarcie tych połączeń ma nie tylko sprzyjać rozwojowi chińskich prowincji zachodnich, lecz także umocnić tradycyjnie dobre stosunki z Pakistanem oraz coraz lepsze z Iranem. Nie do przecenienia jest fakt, że połączenia kolejowe z Iranem, a w przyszłości być może także rurociągi⁶³, znacznie skrócą drogi transportu między Chinami i bogatym w ropę i gaz Bliskim Wschodem. Ułatwi to też chiński eksport do omawianych krajów. Nasilenie kontaktów gospodarczych będzie w długim okresie prowadziło do większego zaangażowania

⁶⁰ S. Tang, *Economic integration in CA – The Russian and Chinese relationship*, „Asian Survey”, t. XLIV, 2004, nr 4, s. 370.

⁶¹ J.W. Garver, *Development...*, s. 5.

⁶² Ibidem, s. 5.

⁶³ N. Swanström, (2001). *China Conquers Central Asia Through Trade*. Cornell Caspian Consulting, 11.04.2001, http://www.cornellcaspian.com/pub/0104swanstrom_china.htm, 20.01.2007.

zowania politycznego Chin w regionie⁶⁴, co może prowadzić do zasadniczej zmiany układu sił.

Podczas gdy w okresie powojennym granica chińsko-radziecka stanowiła w różnych okresach barierę ze względów politycznych, kontakty z Pakistanem utrudnione były głównie przez geografę. Problemem było sforsowanie drugiego najwyższego na ziemi pasma górskiego Karakorum. W 1964 roku rozpoczęto odważny projekt konstrukcji drogi wspinającej się na wysokość 4700 m n.p.m. Dla ruchu międzynarodowego została ona ostatecznie otwarta w 1974, a dziś znana jest pod nazwą Karakorum Highway (autostrada karakorumska)⁶⁵. Połączenie to znacząco ułatwiło handel i umocniło współpracę obu krajów. Od tamtego czasu pojawiały się pomysły na poprowadzenie wzdłuż niej linii kolejowej. Względy techniczne kazały odkładać takie plany w daleką przyszłość. Sytuacja uległa zmianie w lipcu 2006 roku, kiedy ukończono budowę linii kolejowej do Lhasy, poprowadzoną na wysokościach przekraczających 5000 m n.p.m. Od tego czasu zaczęto na poważnie mówić o potrzebie budowy linii kolejowej do Pakistanu⁶⁶.

Bezpośrednie połączenie kolejowe między Chinami i Pakistanem byłoby dopełnieniem intensywnej współpracy obu krajów w dziedzinie transportu. Najistotniejszym ze wspólnych projektów jest budowa portu oceanicznego w miejscowości Gwadar, blisko granicy z Iranem. Po ukończeniu ma on podwoić przepustowość portów Pakistanu o około 100%. Pierwsza faza projektu w dużej części finansowana jest przez Pekin. Umowa z 2001 roku ustala, że z łącznego kosztu inwestycji, wynoszącego 248 mln dolarów, Chiny w formie pożyczek oraz bezzwrotnej pomocy pokrywają 198 mln dolarów⁶⁷.

Budowie portu towarzyszy usprawnienie linii komunikacyjnych, które mają go obsługiwać. Chiny zadeklarowały pomoc finansową

⁶⁴ J. Liangxiang, *Sino-Arab Relations New Developments And Trends*, „Middle East Policy”, t. XI, 2004, nr 4, s. 119.

⁶⁵ J.W. Garver, *Development...*, s. 7.

⁶⁶ C. Raja Mohan, *Rail rivalry in Kashmir*, „Indian Express”, 9.11.2006.

⁶⁷ J.W. Garver, *Development...*, s. 8–9.

w budowie linii kolejowej z Dalbandin do Gwadar oraz autostrady wzdłuż wybrzeża, która połączy nowy port z Karaczi. Inna, współfinansowana przez Azjatycki Bank Rozwoju, autostrada ma biec na północ do granicy z Afganistanem. Pekin jest także zaangażowany w unowocześnienie pakistańskich linii kolejowych z północy na południe kraju oraz asystuje w modernizacji taboru kolejowego, którego część kupowana jest w Chinach. Kredyty oraz pomoc bezzwrotna składa się na łączną sumę 1,15 mld dolarów (nie wliczając w to autostrady nadmorskiej)⁶⁸.

Drugim ważnym krokiem na drodze do uzyskania dostępu do oceanicznych porów Morza Arabskiego jest współpraca z Iranem. W tym miejscu kluczowe było otwarcie w 1996 roku 295-kilometrowej linii z miasta Tedżen w Turkmenistanie do Meszhedu w Iranie, co połączyło centralnoazjatycki systemy kolejowy z irańskim⁶⁹. Następną istotną inwestycją była budowa linii z Meszhedu do miasta Bafq w centralnym Iranie, którą ukończono maju 2005 roku⁷⁰. Połączenie to skraca trasę kolejową z Azji Centralnej do największego irańskiego portu Bandar Abbas, gdyż poprzednio pociągi musiały jeździć na zachód do Teheranu, a dopiero potem na południowy-wschód w stronę morza. Chiny asystowały przy realizacji obu omawianych projektów⁷¹.

Dzięki omawianym projektom Chiny uzyskały łatwy i bezpieczny dostęp do rynków Iranu i Pakistanu. Kiedy dodamy do tego 25 letnią umowę na sprzedaż Chinom irańskiej ropy oraz współpracę w dziedzinie wojskowej, łatwo można dostrzec jak dalekosiężna jest wizja umacniania wpływów chińskich w tych krajach. Ujmując rzecz szerzej, obserwujemy infrastrukturalne otwarcie Państwa Środka na współpracę z krajami Bliskiego Wschodu i budowę fundamentów dla trwałej obecności CHRL w tym newralgicznym rejonie.

⁶⁸ Ibidem, s. 9–11.

⁶⁹ A. Zamaraeva, *Interesy...*, s. 156.

⁷⁰ *Iranian Trains Keep A-Rolling*. Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL Newslines, 04.05.2005, t. IX, nr 84, <http://www.rferl.org/newslines/2005/05/040505.asp#archive>, 03.02.2007.

⁷¹ J.W. Garver, *Development...*, s. 4–5.

Odbudowa Jedwabnego Szlaku do Europy

Poza dwoma powyższymi kierunkami inwestycji transportowych (wschodnim i południowym) możemy obserwować chiński udział w bardziej odległych projektach infrastrukturalnych. Zainteresowanie Pekinu poprawą możliwości transportowych na osi wschód-zachód na Kaukazie i w Azji Centralnej łączy systematycznie powracająca idea rewitalizacji starożytnego Jedwabnego Szlaku. Ten pojawiający się od początku lat 90. pomysł przez stronę chińska podchwycony został w 1994 roku, kiedy ówczesny premier Li Peng zadeklarował chęć odbudowy szlaku⁷². Kolejowa lub kolejowo-morska droga do Europy wydaje się być korzystną alternatywą dla drogi morskiej. Przesył towarów z Dalekiego Wschodu do Europy zajmuje obecnie drogą morską co najmniej miesiąc, podczas gdy od lat nie remontowaną Koleją Transsyberyjską jedynie 16 dni⁷³, a wg rosyjskich planów wkrótce jeszcze się skróci⁷⁴. Przeniesienie choćby części wymiany handlowej na trasę przez Azję Centralną przyniosłoby państwom tranzytowym dochody z transportu oraz pewne uniezależnienie od Rosji.

Wysiłki chińskie na tym polu zbiegają się z założeniami programu TRACECA (Korytarz Transportowy Europa Kaukaz Azja) rozpoczętego przez Unię Europejską w 1993 roku na konferencji w Brukseli. Jego głównym celem jest budowa i modernizacja infrastruktury transportowej między Europą i Azją Centralną. Mimo głosów krytycznych o braku wystarczającego zaangażowania UE w program TRACECA i jego niepowodzeniu⁷⁵, do 2006 roku w ramach progra-

⁷² Chien-peng Chung, *The Shanghai Co-operation Organization: China's Changing Influence in Central Asia*, „The China Quarterly” t. CLXXX, 2004, s. 1002.

⁷³ M. Cielemecki, *Arteria Eurazji*, „Wprost”, 2001, Nr (34) 978, 26.08.2001.

⁷⁴ Wiceminister transportu Federacji Rosyjskiej oświadczył, że wg pilotażowych projektów rosyjskich transport towarów z Nachodka na Dalekim Wschodzie do Brześcia na Białorusi zajął w 1998 r. mniej niż 9 dni. C.W. Blandy, *Rebirth of the Great Silk Road: myth or substance?*, Camberly 1999, s. 17.

mu UE współfinansowała projekty na łączną sumę 160 mln euro⁷⁶. Zaangażowanie UE pomogło zdobyć dodatkowe 700 mln euro na inwestycje w porty, koleje i drogi od międzynarodowych instytucji finansowych takich jak Bank Światowy, Międzynarodowy Bank Odbudowy i Rozwoju oraz banki prywatne⁷⁷. Duże wątpliwości budzi ekonomiczna opłacalność drogi z Azji Centralnej przez Kaukaz Południowy do Europy w porównaniu z transportem kolejowym przez Turcję i Iran⁷⁸.

Pomysły na rewitalizację Jedwabnego Szlaku do Europy koncentrują się na dwóch trasach północnej i południowej. Pierwsza z nich w dużej części bazuje na istniejących połączeniach. Zaczyna się od otwartej w 1990 roku linią kolejową z Urumuqi przez przejście graniczne Drużba do Kazachstanu. Ta alternatywna wobec Kolei Transsyberyjskiej idea nazwana została „new Eurasian landbidge” (nowy most lądowy Eurazji). Zmodernizowana trasa kolejowa miała łączyć chiński port Lianyungang z Rotterdamem i bieć przez Kazachstan i południową Rosję. Kluczowymi problemami na drodze do pełnego wykorzystania tego połączenia jest niewystarczający stan infrastruktury kolejowej w Kazachstanie i Rosji, która na wielu odcinkach wymaga elektryfikacji oraz budowy drugiej nitki torów⁷⁹. Wariantem alternatywnym dla tej trasy jest ewentualny projekt

⁷⁵ Autor zarzuca Europie niewystarczające poparcie polityczne i finansowe idei TRACECA oraz brak koordynacji projektów. S.E. Cornell, N. Swanström, A. Tabyshalieva. (2005). *A Conflict and Security Analysis of Central Asia with a Focus on Kyrgyzstan and Tajikistan*. The Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, www.silkroadstudies.org/docs/publications/2005/SIDA_CA.pdf, 21.01.2007, s. 39.

⁷⁶ *Achievements of the TRACECA programme*. Oficjalna strona programu TRACECA, <http://www.traceca-org.org/default.php?l=en>, 25.01.2007.

⁷⁷ J.W. Garver, *Development...*, s. 7.

⁷⁸ Na dowód braku konkurencyjności tej trasy wymieniane są następujące argumenty: konieczność przeładunku z promów na ląd; duża liczba krajów po drodze, z których każdy ma inne prawa i cła; konieczność przekraczania wielu granic powodująca duże opóźnienia. C.W. Blandy, *Rebirth...*, s. 36–37.

⁷⁹ J.W. Garver, *Development...*, s. 2–3.

wykorzystania i modernizacji kolei w północno-wschodniej Rosji w celu otwarcie korytarza do norweskiego portu Narwik⁸⁰.

Trasa południowa ma biec przez kraje Azji Centralnej i Iran, by przez Turcję dotrzeć do Europy. Ukończenie w 1996 roku połączenia między Turkmenistanem i Iranem oraz otwarcie Kolei Południowego Xinjiangu do Kashgaru w 1999 roku sprawiło, że projekt coraz bliższy jest realizacji. Do ukończenia go brakuje otwarcia omawianego wcześniej połączenia z Kashgaru przez Kirgistan do Uzbekistanu oraz tunelu pod Cieśniną Bosfor, którego otwarcie planowane jest na 2008 roku⁸¹. Ekonomiczna przewaga trasy południowej nad północną bazuje na fakcie, że łączny dystans kolejowy między Chinami Zachodnimi i Europą skróci się w ten sposób o 1500–2000 km⁸².

Wadą zarówno północnego, jak i południowego rozwiązania jest konieczność dwukrotnej zmiany podwozi wagonów. Tory w Chinach, Iranie, Turcji i Europie mają rozstaw 1435 mm, podczas gdy w byłym ZSRR 1520 mm. Próbą ominięcia tego problemu jest zaproponowany w 2003 roku przez prezydenta Kazachstanu Nursułtana Nazarbajewa projekt połączenia Chin i Iranu nową linią kolejową o rozstawie 1435 mm. Ma ona biec z Urumuqi wzdłuż istniejącej linii do Aktogaj, a potem dalej na zachód do wybrzeży Morza Kaspijskiego. Kazachsko-chińskie prace przy budowie początkowego odcinka są już w toku⁸³.

Trasa przez Kazachstan byłaby komplementarna z linią kolejową Kars-Achalkalaki-Tbilisi-Baku z Azerbejdżanu do Turcji. Chiny

⁸⁰ M. Knutton, *A "New" Silk Road to China*, „Railway age”, t. CCIV, 2003, nr 3, s. 16.

⁸¹ R. Ismayilov, *Azerbaijan, Georgia and Turkey: Building a Transportation Triumvirate?*. Eurasianet 7.02.2007. <http://eurasianet.org/departments/insight/articles/eav020707.shtml>, 03.03.2007.

⁸² S. Krivoruchko, *Landbridge planning moves ahead*, „Railway Gazette International”, t. CLVIII, 2003, nr 7, s. 449–451.

⁸³ K.K. Zhangaskin, *Trans-Kazakhstan link will COMPLETE standard-gauge transcontinental artery*, „Railway Gazette International”, t. CLX, 2004, nr 8, s. 486–487.

wielokrotnie wyrażały zainteresowanie tym projektem, jako częścią korytarza transportowego do Europy. Kwestię tę poruszano w rozmowach z władzami Turcji w 2001⁸⁴ i z reprezentantami Azerbejdżanu w 2005 roku⁸⁵. Jednak podpisana w styczniu 2007 umowa o realizacji projektu nie wspomina o udziale chińskim. Mimo to przedsięwzięcie wpisuje się w promowaną przez Pekin ideę rewitalizacji Jedwabnego Szlaku.

Podsumowanie

Stosunki Chin z Azją Centralną wydają się kluczowe dla realizacji planów rozbudowy infrastruktury transportowej w kierunku zachodnim. Dlatego też ważne jest, że po burzliwych wydarzeniach 2005 roku⁸⁶, dzięki życzliwości dyplomatycznej, Chiny nie tylko utrzymały swój wpływ w AC, ale wydaje się, że ich pozycja wzmocniła się. Co więcej, dyplomatyczne poparcie dla reżimu Karimowa po masakrze w Andżanie i przyjazne gesty wobec nowych władz w Kirgizji pokazują stopień zaangażowania Chin w Azji Centralnej i coraz większą rolę jaką spełnia w ich strategii. Wskazuje, że chodzi o jeden z najważniejszych azymutów polityki chińskiej⁸⁷.

⁸⁴ *China to Finance Turkey-Georgia Rail Link Transcaucasia and Central Asia*. Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL Newline, 9.01.2001, <http://www.rferl.org/newline/2001/01/090101.asp#archive>, 03.02.2007.

⁸⁵ *Azerbaijani Foreign Minister Visits China*. Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL Newline, 8.02.2005, t. IX, nr 25, <http://www.rferl.org/newline/2005/02/080205.asp#archive>, 03.03.2007.

⁸⁶ W 2005 r. miały miejsce następujące wydarzenia: zmiana władzy w Kirgistanie w następstwie Tulipanowej Rewolucji, masakra pokojowej demonstracji przez siły uzbeckie w miejscowości Andżan, a potem zmiana geopolitycznego kursu Uzbekistanu, który zerwał współpracę wojskową z USA i podpisał układ sojuszniczy z Federacją Rosyjską; szczyt SzOW w Astanie wezwał USA do wycofania baz wojskowych z Azji Centralnej, co poprzedziło wycofanie się Amerykanów z Uzbekistanu.

⁸⁷ Z. Chargynov, *Revolution, Repression and Re-election in 2005: China's Response to Political Developments in Central Asia*, „The China and Eurasia Forum Quarterly”, t. IV, 2006, nr 1, s. 31–36.

Plan „wielkiego otwarcia zachodnich regionów” wraz z chińskim udziałem w projektach transportowych za granicami kraju jest jednym z przejawów tej polityki. Ma ona duże szanse przyczynić się z jednej strony do dynamicznego rozwoju Xinjiangu, a drugiej umocnienia pozycji Chin na zachód od ich granic, jako jednego z głównych rozgrywających „wielkiej gry” w Azji Centralnej. Paradoksalnie w niedalekiej przyszłości Urumuqi (stolica Xinjiangu), które w Księdze Rekordów Guinnessa uznane zostało za miasto najbardziej na świecie oddalone od morza⁸⁸, może stać się oknem na świat Zachodnich Chin.

Analizując pozycję Chin w Azji Centralnej i wielkie projekty w dziedzinie transportu, nie możemy zapomnieć o powolnym tempie zmian i faktycznym ich znaczeniu względem sytuacji zastanej. Drogi, koleje i rurociągi były w regionie budowane przez Cesarstwo Rosyjskie, a potem ZSRR. Dziedzictwo to spowodowało, że mimo wysiłków Pekinu obecnie Kazachstan łączy z Chinami tylko jedna linia kolejowa, a z Federacją Rosyjską dwadzieścia dwie linie. Cztery rurociągi biegną z Kazachstanu do Rosji, podczas gdy tylko jeden do Chin⁸⁹. Dlatego też warto pamiętać o długofalowości planów Chin. Projekty, które do tej pory ukończono, należy raczej traktować jako wyraz chęci obecności Chin w Azji Centralnej niż rewolucyjną zmianę, która stała się faktem.

BIBLOGRAFIA

- Achievements of the TRACECA programme*,. Oficjalna strona programu TRACECA, <http://www.traceca-org.org/default.php?l=en>, 25.01.2007.
- Albion A., *Theme of the Week: Is The Osh Development Plan a Strategy for Undermining Militants?*, Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL

⁸⁸ Około 320 km od Urumuqi leży punkt geograficzny, który znajduje się w najdalszej odległości od któregokolwiek z mórz. Odległość ta wynosi blisko 2645 km. *Pole of inaccessibility*. Wikipedia, http://en.wikipedia.org/wiki/Pole_of_inaccessibility, 30.01.2007.

⁸⁹ J.W. Garver, *China's...*, s. 209.

- Reports, 27.07.2001, t. I, nr 1, <http://www.rferl.org/reports/centralasia/2001/07/1-270701.asp>, 04.04.2007.
- Azerbaijani Foreign Minister Visits China*, Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL Newline, 8.02.2005, t. IX, nr 25, <http://www.rferl.org/newline/2005/02/080205.asp#archive>, 03.03.2007.
- Baiyi W., *The Chinese Security Concept and its Historical Evolution*, „Journal of Contemporary China”, t. X, 2001, nr 27.
- Blandy C.W., *Rebirth of the Great Silk Road: myth or substance?*, Camberley 1999.
- Chargynov, Z., *Revolution, Repression and Re-election in 2005: China's Response to Political Developments in Central Asia*, „The China and Eurasia Forum Quarterly”, t. IV, 2006, nr 1.
- Chien-peng Chung, *The Shanghai Co-operation Organization: China's Changing Influence in Central Asia*, „The China Quarterly” t. CLXXX, 2004.
- China to Finance Turkey-Georgia Rail Link Transcaucasia and Central Asia*, Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL Newline, 9.01.2001, <http://www.rferl.org/newline/2001/01/090101.asp#archive>, 03.02.2007.
- Cielemecki M., *Arteria Eurazji*, „Wprost”, 2001, Nr (34) 978.
- Cornell, S.E., Swanström, N., Tabyshalieva A., *A Conflict and Security Analysis of Central Asia with a Focus on Kyrgyzstan and Tajikistan*. The Central Asia-Caucasus Institute & Silk Road Studies Program, www.silkroadstudies.org/docs/publications/2005/SIDA_CA.pdf, 21.01.2007.
- Downs E., (2006). *China. Brookings Foreign Policy Studies Energy Security Series*, Brookings Institution, <http://www.brookings.edu/fp/research/energy/2006china.pdf>, 28.02.2007.
- Garver J.W., *China's Influence in Central Asia and South Asia*, [w:] *Power Shift. China and Asia's New Dynamics*, D. Shambaugh (red.), Berkley, Los Angeles, London 2005.
- Garver J.W., *Development of China's Overland Transportation Links with Central, South-west and South Asia*, „The China Quarterly”, t. CLXXXV, 2006.
- Halimarski A., *Trzy kregi polityki zagranicznej Chin*, Warszawa 1982.
- Huasheng Z., *China, Russia, and the U.S.: Their Interests, Postures, and Interrelations in Central Asia*, „Central Asia and the Caucasus”, 2004, nr 6 (30).
- Iranian Trains Keep A-Rolling*, Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL Newline, 04.05.2005, t. IX, nr 84, <http://www.rferl.org/newline/2005/05/040505.asp#archive>, 03.02.2007.

- Ismayilov R., *Azerbaijan, Georgia and Turkey: Building a Transportation Triumvirate?*, Eurasianet 7.02.2007. <http://eurasianet.org/departments/insight/articles/eav020707.shtml>, 03.03.2007.
- Jarosiewicz A., Łoskot-Strachota A., *Gazociągowe plany Chin w Azji Centralnej*, „Komentarze OSW”, 12.04.2006.
- Kane T., *China's Foundations*, [w:] *Chinese Foreign Policy in Transition*, G. Liu (red.), New York 2004.
- Knutton M., *A "New" Silk Road to China*, „Railway age”, t. CCIV, 2003, nr 3.
- Krivoruchko S., *Landbridge planning moves ahead*, „Railway Gazette International”, t. CLVIII, 2003, nr 7.
- Liangxiang J., *Sino-Arab Relations New Developments And Trends*, „Middle East Policy”, t. XI, 2004, nr 4.
- Łoskot A., *Chiny umacniają się w kazaskim sektorze naftowym*, „Komentarze OSW”, 15.09.2005.
- Milewski P., *Stosunki między Chinami a Rosją*, „Zeszyty Akademii Dyplomatycznej”, 2005, nr 27.
- Milewski P., *Strategia i polityka rozwoju Zachodnich Chin, a stosunki gospodarczo-handlowe z sąsiednimi państwami Azji Centralnej*, „Azja-Pacyfik”, t. VII, 2004.
- More highways to be constructed in northwest China*, Xinhua, 4.01.2007, http://english.peopledaily.com.cn/200701/04/eng20070104_338133.html, 20.01.2007.
- Network EXPANSION plan aims to reach 100 000 km by 2020*, „Railway Gazette International”, t. CVXI, 2005, nr 8.
- Plastun V., *Russia and America in Central Asia*, „Central Asia and the Caucasus”, 2006, nr 1 (37).
- Pole of inaccessibility*, Wikipedia, http://en.wikipedia.org/wiki/Pole_of_inaccessibility, 30.01.2007.
- Raja Mohan C., *Rail rivalry in Kashmir*, „Indian Express”, 9.11.2006.
- Re-opening the Silk Road*. Asia Intelligence (czerwiec 2006), <http://www.asia-int.com>, 20.01.2007.
- Rozman G., *China's Quest for Great Power Identity*, [w:] *Chinese Foreign Policy in Transition*, G. Liu (red.), New York 2004.
- Shichor Y., *Fact and Fiction: A Chinese Doctrine on Eastern Turkiestan Terrorism*, „The China and Eurasia Forum Quarterly”, t. IV, 2006, nr 2.
- Shiping, T., Yunling, Z., *China's Regional Strategy*, [w:] *Power Shift. China and Asia's New Dynamics*, D. Shambaugh (red.), Berkley, Los Angeles, London 2005.

- Siekierzyński, J., *Gazprom uzyska monopol na rynku dostaw gazu z Azji Centralnej do Europy*, „Komentarze OSW”, 24.11.2005.
- Swanström, N., (2001). *China Conquers Central Asia Through Trade*. Cornell Caspian Consulting, 11.04.2001, http://www.cornellcaspien.com/pub/0104swanstrom_china.htm, 20.01.2007.
- Swanström N., *China and Central Asia: a new Great Game or traditional vassal relations?*, „Journal of Contemporary China”, t. XIV, 2005, nr 45.
- Tang S., *Economic integration in CA – The Russian and Chinese relationship*, „Asian Survey”, t. XLIV, 2004, nr 4.
- Tian Q., *China's Widening Economic Disparities and Its «Go West Program*, „Journal of Contemporary China”, t. XIII, 2004, nr 41.
- Visiting Kyrgyz President Signs New Bilateral Agreements with China....* Radio Free Europe/Radio Liberty, RFE/RL Newline, 12.06.2006, t. X, nr 106, <http://www.rferl.org/newline/2006/06/120606.asp#archive>, 02.03.2007.
- World Crude Oil and Natural Gas Reserves*, 1 January, 2005. Energy Information Administration, <http://www.eia.doe.gov/pub/international/iea2004/table81.xls>, 15.01.2007.
- World Proved Crude Oil Reserves, January 1, 1980 – January 1, 2006 Estimates*, Energy Information Administration, <http://www.eia.doe.gov/pub/international/iealf/crudeoilreserves.xls>, 15.01.2007.
- Xinjiang to open 2nd border trade market to Kazakhstan*. Xinqua, 2.12.2006, http://news.xinhuanet.com/english/2006-02/12/content_4168911.htm, 20.01.2006.
- Zamaraeva A., *Interesy Chin w Azji Centralnej*, „Azja-Pacyfik” t. VIII, 2005.
- Zapaśnik S., *Stosunki Chin z republikami byłej radzieckiej Azji Centralnej*, [w:] *Azja Wschodnia na przełomie XX i XXI wieku, Stosunki międzynarodowe i gospodarcze: studia i szkice*, K. Gawlikowski, (red.), Warszawa 2004.
- Zhangaskin K.K., *Trans-Kazakhstan link will COMPLETE standard-gauge transcontinental artery*, „Railway Gazette International” t. CLX, 2004, nr 8.

**CHINESE FOCUS ON THE STRATEGY
OF CENTRAL ASIA:
THE 21ST CENTURY SILK ROUTE**

SUMMARY

With the collapse of Soviet Union and the establishment of five new states in Central Asia Chinese foreign policy faced the challenge of creating solid relations with this region. Common interest in fighting ethnic and religious separatism, trade in energetic resources and development of other branches of economy helped to create the basis for political cooperation. One of the biggest obstacles in development a full-scale economic exchange was the lack of sufficient transport infrastructure across the former Chinese-Soviet border. The history of industrialization of Central Asia enforced by the Russian and the tense relations between communist China and Russia resulted in building roads, railways and pipelines from Central Asia to the north only. The Chinese's will, to change this state is an important element of the plan to revitalize Western China's weak economy and to create land transport corridors from China to Europe, Middle East and ports of Indian Ocean. In this paper the process of filling transport gap between China and Central Asia and its political conditions will be examined.