

Maria Pająk
(Uniwersytet Jagielloński)

GWADAR JAKO KLUCZOWY ELEMENT INICJATYWY NOWEGO JEDWABNEGO SZLAKU

ABSTRACT

GWADAR AS A CRUCIAL ELEMENT OF BELT AND ROAD INITIATIVE

In the article, the author will attempt to analyze the reasons for the uprising as well as the stages of construction and possible plans for the future for the Gwadar port in Pakistan. On its basis, looking in a broader perspective, an attempt will be made to interpret the contemporary foreign policy of the People's Republic of China in the first decades of the 21st century. The article will also focus on the benefits of this flagship initiative for both China and Pakistan and the importance of the Gwadar port in the context of a larger infrastructure project such as CPEC. The author will discuss the significance of arising investments for the economy and internal security of both China and Pakistan, drawing conclusions on motivation and possible consequences for such large-scale Chinese investments. The analysis will be based on the assumptions of realism with particular emphasis on the notion of national interest as defined by Hans Morgenthau.

KEYWORDS: Gwadar, CPEC, Indian Ocean

*Ktokolwiek kontroluje Ocean Indyjski zdominuje Azję.
Ten Ocean jest kluczem do siedmiu mórz w XXI w.,
o losie świata zdecyduje się na tych wodach.*

Alfred Thayer Mahan

Mieszczący się na pakistańskim wybrzeżu Gwadar to dziś bez wątpienia najjaśniejsza perła w chińskim sznurze portów leżących wzdłuż trasy Morskiego

Jedwabnego Szlaku XXI w. W literaturze przedmiotu często jest on określany mianem sztandarowego projektu inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku. Dlatego jego szczegółowa obserwacja pozwala na zinterpretowanie sposobów realizacji współczesnej polityki zagranicznej przez Chińską Republikę Ludową w basenie Oceanu Indyjskiego. Artykuł stanowi więc studium przypadku, na podstawie którego zostaną wyciągnięte wnioski dotyczące motywacji i sposobu prowadzenia działań ChRL w regionie i na świecie. Pokazuje również jak zbieżne są one z pobudkami krajów, w których inwestycje te są prowadzone. Analiza została przeprowadzona w oparciu o założenia realizmu ze szczególnym uwzględnieniem takich pojęć jak interes narodowy oraz imperializm gospodarczy definiowanych przez Hansa Morgenthau'a¹.

Historia

„Pakistańskie wybrzeże rozciąga się od granicy z Iranem wzdłuż Morza Arabskiego, aż do granicy z Indiami. Na jego brzegu, w niewielkiej odległości od strategicznej ze względu na transport surowców naturalnych z Bliskiego Wschodu, Cieśniny Ormuz znajduje się, do niedawna niewielkie portowe miasteczko o nazwie Gwadar”². Pierwszym wartym podkreślenia momentem w historii tego miejsca jest raport sporządzony przez amerykańską agencję naukowo badawczą The United States Geological Survey (USGS) w 1954 r. Zostało w nim stwierdzone, że miejscowość Gwadar ze względu na ukształtowanie terenu jest idealnym miejscem na zbudowanie w przyszłości morskiego portu bez ponoszenia znacznych kosztów finansowych³. Trzeba jednak pamiętać, że pomiędzy rokiem 1784 a 1958 terytorium to należało do Omanu. Dopiero w latach 60. odsprzedano go za kwotę 3 mln £ powstałemu w 1947 r. Pakistanowi⁴. Nie

1 H.J. Morgentau, *Polityka między narodami. Walka o potęgę i pokój*, Warszawa 2010, s. 26–27, 87–88.

2 M. Pająk, *Chińska ekspansja gospodarczo polityczna na trasie Morskiego Jedwabnego Szlaku*, Kraków 2018, s. 47.

3 Mir Sherbaz Khetrar, *The Potential and Prospects of Gwadar Port*, „Strategic Studies”, Institute of Strategic Studies Islamabad, Winter 2014 and Spring 2015, Vol. 34 and 35, Numbers 4 and 1, s. 71.

4 S. Hussain, *Political-economic significance of Gwadar Port: Implications for regional integration*, Department of Political Science, Pakistan 2018, s. 1, http://prh.hec.gov.pk/jspui/bitstream/123456789/9190/1/Sajid_Hussain_Political_Science_HSR_2018_HU_Mansehra_07.06.2018.pdf (dostęp: 24.02.2019).

minęło wiele czasu jak przywódcy młodego państwa dostrzegli ogromne możliwości Gwadar i wyszli z ideą przekształcenia niewielkiego portu rybackiego w światowej klasy port morski. Od tego momentu rządzący Pakistanem marzą o zbudowaniu w tym mieście portu wykorzystującego potencjał strategiczny tego miejsca. Niestety, jako nowopowstałe państwo kraj ten miał liczne i o wiele pilniejsze potrzeby i problemy. W ten oto sposób wizjonerskie wyobrażenie Pakistanu jako mocarstwa morskiego musiało niestety zostać odłożone w czasie. Nigdy jednak myśl ta nie została w pełni porzucona⁵.

Prace rozpoczęto od budowy mini portu w latach 1988–92. Był on jednak niewielki i nie stanowił jeszcze wówczas znaczącego punktu na mapie transportu morskiego. W kolejnych latach rosło przekonanie o konieczności rozbudowy i unowocześnienia portu w Gwadarze jednak z powodu braku środków i technologii prace wciąż nie posuwały się do przodu. Dopiero 2001 r. przyniósł przełom w kwestii możliwości inwestycyjnych. Prezydent Pakistanu generał Pervez Musharraf podczas swojej wizyty w Chinach poprosił ChRL o pomoc w projekcie. Chiny zaakceptowały wniosek i zgodziły się pomóc w jego realizacji. W tym samym roku chińscy inżynierowie przygotowali pełny plan projektu przyszłego portu w Gwadarze. Informacja ta nie została jednak od razu oficjalnie podana do wiadomości. Ceremonia musiała zostać opóźniona z powodu amerykańskiej interwencji w Afganistanie. Huczna prezentacja projektu odbyła się więc 22.03.2002 r. w obecności prezydenta Pakistanu oraz chińskiego wicepremiera Wu Gang Guo. Podana wówczas data zakończenia pierwszej fazy projektu to 2005 r.⁶

Odpowiedzialność za realizację przedsięwzięcia została złożona na ręce firmy Port Authority of Singapore (PSA). Prace potrwały jednak nieco dłużej niż przewidywano ponieważ zakończenie pierwszej fazy nastąpiło dopiero w 2006 r. Następnie, zgodnie z umową, 2.02.2007 r. port został przekazany firmie PSA, której zadaniem było zarządzanie i dalsza rozbudowa infrastruktury. Tym samym ruszyła druga faza projektu. Rok 2013 przyniósł jednak kolejne zmiany. Port Authority of Singapore nie poradziła sobie z postawionym przed nią zadaniem i nie wywiązała się ze swojej części umowy dotyczącej projektu rozbudowy. Z tego powodu kontrolę nad

5 R. Kaplan, *Monsun. Ocean Indyjski i przyszłość amerykańskiej dominacji*, tłum. Ruszkowski Janusz, Wołowiec 2012, s. 94–95.

6 Farooq Yousaf, *Gwadar Port: Chinese Acquisition, Indian Concerns and Its Future Prospects*, „Spotlight South Asia”, 2013, Paper no. 10, s. 5, https://www.researchgate.net/publication/324535857_Gwadar_Port_Chinese_Acquisition_Indian_Concerns_and_Its_Future_Prospects (dostęp: 24.02.2019).

portem i dalszymi pracami rewitalizacyjnymi przejęła chińska firma Chinese Overseas Port Holding Company (COPHC)⁷.

Na dzień dzisiejszy port w Gwadarze posiada m.in. 3 wielofunkcyjne koje (każda o długości 200 m), 1 obiekt RO-RO, 1 koje serwisową o długości 100 m oraz infrastrukturę pozwalającą na załadunek, rozładunek i przechowywanie towarów. Obecnie port może obsłużyć kontenerowce o ładowności 50 000 DWT przy maksymalnej głębokości 12,5 metra. Cały czas są w Gwadarze prowadzone prace mające na celu rozbudowę i usprawnienie działania portu samego w sobie jak i połączenia go za pomocą infrastruktury transportowej z innymi regionami Pakistanu, a także sąsiednimi krajami. Duża liczba tych inwestycji jest realizowana w ramach Korytarza Ekonomicznego Chiny Pakistan (CPEC) będącego elementem chińskiej inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku⁸.

Zalety dla Pakistanu

XXI w. to era globalizacji. Świat zdaje się dziś być jednym, dzielącym wspólne idee organizmem bardziej, niż kiedykolwiek wcześniej w ludzkiej historii. Mimo to łatwo zauważyć, że wciąż mamy do czynienia z krajami mniej i bardziej uprzywilejowanymi. Kiedy przyjrzymy się bliżej niemal sam nasuwa się nam wniosek, że jest to bezpośrednio związane z geografą i szeroko pojętym dostępem. Z jednej strony mamy więc dostęp do surowców np. energetycznych, które dały ogromną przewagę m.in. krajom Zatoki Perskiej z drugiej jednak strony mamy kraje takie jak np. Pakistan, dla których największym skarbem jest bezpośredni dostęp do strategicznych punktów globu. Położenie na przecięciu ważnych dla światowej gospodarki szlaków to dla niego prawdziwa żyła złota.

Pakistańskie wybrzeże leży w bezpośredniej bliskości względem tzw. Sea Lines of Communications (SLOC) czyli morskich dróg komunikacyjnych. Są to kluczowe przejścia morskie, które ułatwiają duże natężenie ruchu transportowego i przepływ kluczowych produktów takich jak np. ropa naftowa. To właśnie wzdłuż tych tras codziennie przepływa zdecydowana większość handlu morskiego, który z kolei stanowi ok. 80 % całego handlu

⁷ Sajid Hussain, *Politic-economic significance of Gwadar Port...*, op. cit., s. 2–3.

⁸ Oficjalna strona portu w Gadarze, <http://www.gwadarport.gov.pk/home.aspx> (dostęp: 26.02.2019).

światowego⁹. Położenie wzdłuż SLOC otwiera przed krajami leżącymi wzdłuż ich brzegów okno na świat ułatwiając wymianę produktów, kapitału ludzkiego i dając możliwość zarabiania na towarach przechodzących przez swoje porty.

Kolejnym powodem, dla którego Pakistan dążył do stworzenia portu w Gwadarze jest wynikająca z położenia blisko SLOC możliwość stania się Portem – Hub'em dla sąsiednich, pozbawionych dostępu do morza krajów. Na uroczystej ceremonii w 2002 r. Prezydent Pervez powiedział: „Jeśli popatrzymy na cały region zobaczymy, że wygląda on jak lejek. Na jego szczycie znajduje się rozległy teren Azji Centralnej oraz Zachodnich Chin. Lej ten zwęża się przechodząc przez Afganistan i Pakistan a na jego końcu znajduje się port w Gwadarze. Ten lejek, przyszłościowo, jest więc lejkiem ekonomicznym całego regionu. Cały szczyt tego lejka, szeroki wierzchołek odpowiada za wszystko, co do niego wchodzi lub wychodzi. Pakistan i port Gwadar zapewniają prawdziwy wkład, wlot i wylot do niego”¹⁰. Port Hub jest zdefiniowany jako pojedynczy, skoncentrowany punkt, którego celem jest gromadzenie licznych transakcji handlowych i ich późniejsza sprawna dystrybucja. Przynosi on wiele korzyści dla kraju, w którym jest położony. Najbardziej oczywistą korzyścią jest dochód uzyskany z eksploatacji centrum przeładunkowego z powodu podwójnego przeładunku kontenerów. Co ważniejsze, centra przeładunkowe zapewniają lokalnym importerom i eksporterom bezpośredni dostęp do usług transportowych, skracając tym samym czas transportu do i z zagranicznych rynków. Skrócony czas ma bezpośredni wpływ na konkurencyjność eksporterów i koszty importu, co z kolei tworzy miejsca pracy i dochody w całej gospodarce¹¹. Bogate w surowce kraje Azji Centralnej przy odpowiedniej infrastrukturze transportowej mogłyby niskim kosztem uzyskać dostęp do wód Oceanu Indyjskiego poprzez pakistański port Gwadar. Przyniosłoby to duże zyski dla kraju i mogłoby korzystnie wpłynąć na relacje między sąsiadami tego jakże niespokojnego dziś regionu.

Port w Gwadarze ze swoim unikalnym położeniem mógłby pełnić również funkcje „bramy” do cieśniny Ormuz i stanowić doskonałą bazę

⁹ Nazery Khalid, *Sea lines under strain*, „The IUP Journal of International Relations” 2012, VI(2), s. 57.

¹⁰ S.W. Azim, M.A. Jan, H. Shah, *Pak-India Trade Relations: From Rivalry to Friendship*, „The Dialogue” 2009, Vol. XI, No. 4, s. 430.

¹¹ A. Hassan, *Pakistan's Gwadar Port – Prospects Of Economical Revival*, Naval Postgraduate School, Monterey 2005, s. 12–13.

przesyłową dla produktów z krajów Zatoki Perskiej, wzdłuż morskich linii komunikacyjnych, na cały świat. Państwa takie jak Arabia Saudyjska, Irak, Kuwejt czy Zjednoczone Emiraty Arabskie to dziś bez wątpienia jedni z największych eksporterów ropy naftowej na świecie¹². W drodze od producenta do nabywcy przebywa ona tysiące kilometrów głównie drogą morską. Dlatego możliwość udziału w procesie przeładunku czy transportu surowców energetycznych z tamtego regionu niesie za sobą ogromne korzyści ekonomiczne. Potencjał tego miejsca jest więc bez wątpienia ogromny i nikogo nie dziwi fakt, że Pakistan chce z tej pojawiającej się przed nim okazji skorzystać.

W ostatnich latach kwestia budowy portu w Gwadarze stawiała się coraz bardziej nagląca. Wiązało się to z faktem, że dwa największe pakistańskie porty: Karaczi i Quasim docierają już powoli do limitów swojej przepustowości. Jest to związane z fizycznymi warunkami, które sprawiają, że porty te nie mogą być już dalej rozbudowywane. Port Karaczi jest otoczony przez bardzo prężnie rozwijające się miasto, o tej samej nazwie, co skutecznie uniemożliwia jakąkolwiek ekspansję. Port Quasim z kolei mimo fizycznych możliwości dalszej rozbudowy, z powodu swojego niekorzystnego położenia (ponad 40 km od otwartego morza) sprawia, że nie jest to optymalne miejsce do zatrzymywania się statków, dla których port ten nie jest jedyną destynacją. Skutkuje to nieopłacalnością ewentualnej rozbudowy. Konieczne więc okazało się zbudowanie trzeciego portu, który wypełni powstającą lukę¹³. Ponieważ uwaga rządu od lat skierowana była na port w Gwadarze, wraz z coraz bardziej nagłą potrzebą rozwoju infrastruktury nadbrzeżnej, wynikającej ze wzrostu i rozwoju pakistańskiej gospodarki, sprawa stała się jeszcze bardziej priorytetowa. Nie bez znaczenia pozostaje również fakt, że dwa największe jak do tej pory pakistańskie porty Quasim i Karaczi znajdują się na wschodnim wybrzeżu kraju, bardzo blisko granicy z Indiami. Z uwagi na trudne relacje między krajami przeniesienie tak ważnego elementu strategicznego jakim jest port na zachodnią część wybrzeża jest niezwykle istotne zwłaszcza w kontekście ewentualnego konfliktu między sąsiednimi krajami w przyszłości. Również w tym przypadku położenie Gwadaru zdaje się dla rządu pakistańskiego być wprost idealne¹⁴.

12 *World's top oil producers*, „CNN Money”, <https://money.cnn.com/interactive/news/economy/worlds-biggest-oil-producers/index.html> (dostęp: 26.02.2019).

13 Oficjalna strona portu w Gadarze, *op. cit.*

14 Zob. A. Kuszewska, *Indie i Pakistan w stosunkach międzynarodowych. Konflikty, strategię, bezpieczeństwo*, Warszawa 2013.

Podsumowując wszystkie wspomniane argumenty, które ze strony pakistańskiej przemawiają za wprowadzeniem w życie inwestycji w Gwadarze, można powiedzieć, że przede wszystkim chodzi o możliwość poprawienia sytuacji ekonomicznej kraju. Wraz z rozbudową całego kompleksu usług, specjalnej strefy ekonomicznej i infrastruktury transportowej w okolicach portu zaczną do kraju napływać zagraniczne inwestycje. Rozbudowa dróg, kolei czy ropociągów biegnących od wybrzeża do sąsiednich krajów poza zyskami z przesyłu surowców podniesie również poziom życia zwykłych mieszkańców Pakistanu. To oni z założenia mają stać się głównymi beneficjentami całej inwestycji. Dotyczy to w szczególności mieszkańców prowincji Beludżystan, w której to mieści się miasto Gwadar. W porównaniu do reszty kraju jest to bardzo biedny, nieco zacofany region wymagający znacznych nakładów finansowych. Równocześnie jest to prowincja zamieszkiwana przez Beludżów – mniejszość etniczną przejawiającą skłonności niepodległościowe i separatystyczne. Rząd pakistański wierzy, że poprawa jakości życia mieszkańców regionu uspokoi nieco te nastroje, a w szerszej perspektywie pozwoli osiągnąć stabilizację w całym państwie¹⁵.

Zalety dla Chin

W zasadzie wszystkie powody dla których Pakistan chciał zbudować port w Gwadarze odnajdziemy również w motywacjach Chińskiej Republiki Ludowej. W 2004 r. amerykańscy naukowcy ukuli termin „Sznura Perel”. Dotyczył on łańcucha portów wzdłuż wybrzeża Oceanu Indyjskiego od wyspy Hainan aż po Pakistan, które powstawały lub były rozbudowywane przy chińskim wsparciu finansowym¹⁶. Kontynuacja tego bardzo udanego projektu przekształciła się w Morski Jedwabny Szlak XXI w. Widoczny wzrost obecności Chin na Oceanie Indyjskim jest jednak związany z rywalizacją o wpływy w regionie Indo-pacyfiku, która odbywa się dziś między Chinami a USA. Na dzień dzisiejszy choć zwiększona liczba chińskich patroli na wodach Oceanu Indyjskiego ma oficjalnie na celu wyłącznie zapewnienie bezpiecznego przepływu statkom handlowym to wciąż rosnąca

¹⁵ Mir Sherbaz Khetran, *CPEC: Benefits for Balochistan*, „Issue Brief”, Institute of strategic studies, 2016, s. 1.

¹⁶ C.J. Pehrson, *String of Pearls: Meeting the challenge of China's rising power across the Asian littoral*, Strategic Studies Institute, Carlisle 2006, s. 1.

w siłę, modernizująca się Marynarka Wojenna Chińskiej Armii Ludowo-Wyzwoleńczej oraz zagraniczna baza wojskowa w Dżibuti sugerują nieco inne zamiary. Sytuacja na wodach regionu zagęszcza się więc z dnia na dzień, a chińskie porty u jego wybrzeży tylko dolewają oliwy do ognia. Jest jednak kilka powodów dla których spośród nich to właśnie port w Gwadarze stał się dla ChRL niezwykle wyjątkową perłą.

Ważną kwestią przy prowadzeniu inwestycji na tak dużą skalę poza granicami własnego państwa są relacje między oboma krajami. Chińska Republika Ludowa i Pakistan swoje więzi określają jako „wyższe niż góry i głębsze niż oceany”. Od nawiązania oficjalnych relacji dyplomatycznych w 1951 r. oba kraje utrzymują bardzo dobre stosunki. W samym Pakistanie wpływy chińskie przeważały wpływy amerykańskie m.in. poprzez import broni i technologii (jak się podejrzewa z jądrową włącznie). Wraz z zaangażowaniem się sytuacji na pograniczu pakistańsko-afgańskim w kontekście amerykańskiej wojny z terroryzmem i licznych zarzutów pod adresem Pakistanu dotyczących pomocy dla Talibów, Chiny okazały się idealnym partnerem, który zastąpił silnie obecne dotąd USA. Dodatkowo nic tak nie łączy jak wspólny wróg. Napięte relacje pakistańsko-indyjskie również były jednym z czynników podjęcia decyzji o sojuszu z ChRL, która sama posiada liczne punkty zapalne w relacjach z Indiami (m.in. nierozwiązane kwestie graniczne). Dzięki temu stworzyła się solidna podstawa do prowadzenia wspólnych interesów¹⁷.

Przede wszystkim jednak po raz kolejny kluczowe znaczenie odgrywa położenie. Chodzi tu zarówno o bliskość wód Oceanu ale także Indii czy Zatoki Perskiej. Chińska Republika Ludowa to dziś największy eksporter dóbr na świecie. Handel stanowi niemal 20% PKB kraju. Większość tego transportu odbywa się drogą morską wzdłuż morskich linii komunikacyjnych. Nie dziwi więc fakt, że od pewnego czasu kwestie morza stanowią priorytet ChRL. Chodzi tutaj przede wszystkim o dwie sprawy. Pierwsza jest bezpośrednio związana z istnieniem na SLOC tzw. „wąskich gardeł”. Są to miejsca, które ze względów geograficznych mają ograniczoną przepustowość. Z najbardziej znanych można przywołać np. Kanał Sueski czy Cieśninę Malakka. Ponieważ są to zwykle wąskie, ograniczone lądem teryny istnieje ryzyko, że ktoś mógłby chcieć zablokować statki w tym miejscu w celu sprawowania kontroli nad przepływem towarów. Dla Chin byłoby

¹⁷ Rizwan Zeb, *Pakistan – China relations* "Where they go from here?", „UNISCI Discussion Papers”, № 29, 2012, s. 47–52.

to tragiczne wydarzenie. Problem ten w kontekście ChRL został zdefiniowany przez premiera Hu Jintao w 2003 r. jako „Dylemat Malakki”. Poruszona w nim kwestia dotyczyła przede wszystkim tego, iż 80 % chińskiego importu surowców energetycznych przechodzi przez wspomnianą cieśninę. Przy tak ogromnym zapotrzebowaniu na energię jakie obserwujemy obecnie w Chinach, mimo posiadania znacznych rezerw, rząd nie chce dopuścić do sytuacji, w której ChRL stanie na przegranej pozycji¹⁸. Wielu naukowców mówi, że to właśnie chęć zróżnicowania dostaw surowców energetycznych jest bezpośrednią motywacją do powstawania inicjatyw pokroju Nowego Jedwabnego Szlaku. Po raz kolejny port w Gwadarze zdaje się potwierdzać wspomniane wnioski. Nie tylko leży on tuż u bram do Zatoki Perskiej, z której ChRL sprowadza dziś ok. 40% całego importu ropy naftowej o łącznej wartości ok. 80 bilionów USD, ale jednocześnie pozwala na ominięcie „Dylematu Malakki” i przesyłanie surowców bezpośrednio do zachodnich prowincji Chin¹⁹. Ciężko wyobrazić sobie lepszą lokalizację portu służącego do tego celu niż zachodnie wybrzeże Pakistanu.

Kiedy w 2013 r. przewodniczący ChRL Xi Jinping ogłosił powstanie inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku przedstawił propozycję utworzenia 6 lądowych korytarzy ekonomicznych. Miały one składać się z połączenia dróg, kolei, rurociągów i gazociągów wokół których powstałaby cała potrzebna infrastruktura. Zbudowanie ich miało na celu ułatwienie i przyspieszenie handlu oraz rozwój krajów, przez które miały one przebiegać. Jednym z nich jest China Pakistan Economic Corridor (CPEC). Jest to inicjatywa będąca rozbudową leżącej najwyżej na świecie drogi międzynarodowej – Karakorum Highway łączącej stolicę Pakistanu z chińską prowincją Xingjiang²⁰. Zgodnie z nowym projektem CPEC miał dotrzeć do wybrzeży Oceanu Indyjskiego, a ściślej mówiąc, aż do portu w Gwadarze. Bardzo szybko korytarz ten stał się sztandarowym projektem inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku. Był przykładem wszystkich korzyści jakie kraje mogą osiągnąć przy współpracy z Chinami, jednocześnie potwierdzał zdolność finansową oraz wystarczające umiejętności chińskich inżynierów, a także stanowił wymierne potwierdzenie tak licznie i chętnie składanych przez

18 Zhong Yu, *The Importance of the Malacca Dilemma in the Belt and Road Initiative*, „Journal of Policy Science” 2016, Vol. 10, s. 89.

19 D. Workman, *Top 15 Crude Oil Suppliers to China*, „World's top exports”, <http://www.worldstopexports.com/top-15-crude-oil-suppliers-to-china> (dostęp: 27.02.2019).

20 A. Głogowski, *Nowy Jedwabny Szlak – geopolityczne znaczenie współpracy Pekinu z Islamabadem*, „Przegląd Geopolityczny” 2016, t. 16, s. 15–25.

ChRL obietnic. To właśnie dlatego budowa portu w Gwadarze jest dziś realizowana z takim uporem i determinacją.

Została do omówienia jeszcze jedna niezwykle ważna kwestia, która sprawiła że ChRL jest zainteresowana inwestycjami takimi jak Gwadar czy CPEC. Podobnie jak Pakistan, Chiny również mają prowincję, w której coraz silniej są podnoszone kwestie niepodległościowe i separatystyczne. Mowa o Xingjiangu w północno zachodniej części kraju. Prowincja ta jest zamieszkiwana przez mniejszość etniczną zwaną Ujgurami, którzy są wyznania muzułmańskiego. Rząd w Pekinie próbując utrzymać integralność terytorialną swojego państwa stosuje różne metody. Główna organizacja separatystyczna działająca pod nazwą „Światowy Kongres Ujgurów” została uznana za terrorystyczną i tym samym zakazano jej działalności, a ludność Ujgurska jest przymusowo umieszczana w obozach reedukacyjnych²¹. Ponadto Chińczycy Han są zachęceni do osiedlania się na terytorium Xingjiangu aby zmienić rozkład etniczny prowincji. Analogicznie do sytuacji Beludżystanu ChRL uważa, że rozwój ekonomiczny tej części kraju wspomogłoby działania na rzecz stłumienia ruchów niepodległościowych. Prowincja Xingjiang to początek Korytarza Ekonomicznego Chiny Pakistan po stronie ChRL. Stworzenie wspomnianego wyżej połączenia z pakistańskim Gwadarem bez wątpienia przyniosłoby ożywienie gospodarcze regionu, a co za tym idzie znaczną poprawę życia jego mieszkańców. Dla Komunistycznej Partii Chin oznaczałoby to szanse na zażegnanie napięć w problematycznej prowincji²².

Wnioski

Kiedy więc przyjrzymy się zarówno motywacjom jak i etapom powstawania portu w Gwadarze możemy wyciągnąć kilka wniosków dotyczących ogółu działań chińskich w regionie. Wszystkie porty wzdłuż wspomnianego „Sznura Perła”, a patrząc szerzej Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI w. leżą w miejscach o ogromnym znaczeniu strategicznym czego Gwadar jest tego

21 C. Lynch, U.S. *Once Jailed Uighurs, Now Defends Them at U.N.*, „Foreign Policy”, <https://foreignpolicy.com/2018/05/25/u-s-once-jailed-uighurs-now-defends-them-at-u-n> (dostęp: 25.02.2019).

22 CPEC: *benefits for China*, „TACSTRAT”, <https://tacstrat.com/index.php/2017/05/18/cpec-benefits-china> (dostęp: 27.02.2019).

najlepszym przykładem. Nie są to więc przypadkowe miejsca, przypadkowe okazje na biznes, ale szczegółowo przemyślany plan działania. Warto w tym miejscu wspomnieć słowa R. Kaplana który mówi, że porty to taka instytucja, która przy niewielkim nakładzie może zmienić się z cywilnego w wojskowy obiekt przyjmujący okręty wojenne²³. To stwierdzenie pozwala spojrzeć na chińskie działania w regionie (w tym te w Pakistanie) również z nieco innej perspektywy.

Co jest zdecydowanie warte podkreślenia to fakt, że prowadzone przez ChRL działania mają również niezwykle komplementarny charakter. Posługując się ponownie przykładem Gwadar, chińska inwestycja od początku nie zakładała jedynie budowy portu, ale również powstanie specjalnej strefy ekonomicznej, infrastruktury służącej do rozładowywania i przechowywania towarów, a także zapewniała możliwość transportu towarów z portu w głąb kraju. Dzięki CPEC natychmiastowo połączono nowopowstały port z Xingjiangiem i otwarto możliwości na połączenie drogowe, kolejowe i ropociągi również w kierunku innych krajów sąsiednich. To kolejny bardzo charakterystyczny element prowadzenia przez Chiny polityki zagranicznej w ramach inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku. Podobna sytuacja ma miejsce w Europie. Po przejęciu portu w Pireusie została rozbudowana cała infrastruktura około portowa oraz skomunikowano za pomocą dróg i kolei teren portu z resztą kraju i kontynentu. Docelowo ma to skomunikować ze sobą północ i południe Europy co przyspieszy i usprawni transport towarów²⁴.

Jedną z głównych motywacji ChRL do podejmowania inicjatyw takich jak Nowy Jedwabny Szlak jest chęć dywersyfikacji źródeł pozyskiwania surowców energetycznych. Na dzień dzisiejszy np. ropa naftowa jest sprowadzana do Państwa Środka m.in. z krajów Zatoki Perskiej, Azji Centralnej, Afryki, Ameryki Środkowej czy Rosji. Dzięki temu Chiny unikają sytuacji takich jak wspomniany już „Dylemat Malakki” czym zapewniają sobie większą niezależność. Warto mieć te motywacje na uwadze zwłaszcza przy próbie oceny chińskich inicjatyw na świecie. Tu również dobrym przykładem jest Gwadar. Mimo, iż liczy się, że dzięki inicjatywie wzrośnie zarówno

²³ R. Kaplan, *op. cit.*, s. 27.

²⁴ F.P. van der Putten, *Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands*, „Clingendael Report” 2014, Netherlands Institute of International Relations, s. 9, <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/2014%20-%20Chinese%20investment%20in%20Piraeus%20-%20Clingendael%20Report.pdf> (dostęp: 28.02.2019).

poziom życia mieszkańców jak i liczba inwestycji zagranicznych, to na dzień dzisiejszy jest to wciąż odległa przyszłość. Jedyne co wiadomo na pewno to to, że do portu w Gwadarze będą przybywały chińskie produkty zarówno na eksport jak i import, a przez zbudowane za chińskie pieniądze rurociągi będzie płynęła ropa do Chińskiej Republiki Ludowej.

Bardzo charakterystyczny jest również sam sposób w jaki ChRL realizuje swoje projekty. Zarówno w przypadku Gwadaru, jak i np. portu Hambantota na Sri Lance zostały one zbudowane za chińskie pieniądze, przez chińskich inżynierów. Po ukończeniu natomiast są one zarządzane przez chińskie firmy. W przypadku Hambantoty mamy do czynienia z 99 letnią dzierżawą w zamian za anulowanie długu zaciągniętego na potrzeby przebudowy portu²⁵. To właśnie w tym miejscu najlepiej widać opisywany przez Hansa Morgenthau'a imperializm gospodarczy. W swojej książce pisał on bowiem, że jeśli państwo nie chce podbić jakiegoś terytorium może je zdobyć poprzez przejęcie kontroli nad tymi, którzy sprawują władzę nad tym kawałkiem ziemi²⁶. Dokładnie to dzieje się dzisiaj w przypadku chińskich inwestycji na świecie. To właśnie z tego powodu po pierwotnym zachłystnięciu się ogromem i możliwymi zyskami powoli przychodzi w wielu krajach czas na refleksję czy chińskie inicjatywy nie niosą ze sobą jednak więcej strat niż korzyści?

Bibliografia

- Azim S. W., Jan M. A., Shah H., *Pak-India Trade Relations: From Rivalry to Friendship*, „The Dialogue” 2009, Vol. XI, Numer 4.
CPEC: *benefits for China*, „TACSTRAT”, <https://tacstrat.com/index.php/2017/05/18/cpec-benefits-china> (dostęp: 27.02.2019).
Farwa U., *Hambantota Port Deal: On the Chessboard of Regional Power Politics*, „Issue Brief”, Institute of Strategic Studies, sierpień 2017.
Farooq Yousaf, *Gwadar Port: Chinese Acquisition, Indian Concerns and Its Future Prospects*, „Spotlight South Asia”, 2013, Paper no. 10, https://www.researchgate.net/publication/324535857_Gwadar_Port_Chinese_Acquisition_Indian_Concerns_and_Its_Future_Prospects (dostęp: 24.02.2019).

²⁵ U. Farwa, *Hambantota Port Deal: On the Chessboard of Regional Power Politics*, „Issue Brief”, Institute of Strategic Studies, sierpień 2017, s. 2.

²⁶ H. Morgenthau, *Polityka między...*, dz. cyt., s. 88.

- Głogowski A., *Nowy Jedwabny Szlak – geopolityczne znaczenie współpracy Pekinu z Islamabadem*, „Przegląd Geopolityczny” 2016, t. 16.
- Hassan A., *Pakistan’s Gwadar Port – Prospects Of Economical Revival*, Naval Postgraduate School, Monterey 2005.
- Hussain S., *Politic-economic significance of Gwadar Port: Implications for regional integration*, Hazara University, Pakistan, 2018, http://pr.hec.gov.pk/jspui/bitstream/123456789/9190/1/Sajid_Hussain_Political_Science_HSR_2018_HU_Mansehra_07.06.2018.pdf (dostęp: 24.02.2019).
- Kaplan R., tłum. Ruszkowski Janusz, *Monsun. Ocean Indyjski i przyszłość amerykańskiej dominacji*, Wołowiec 2012.
- Kuszevska A., *Indie i Pakistan w stosunkach międzynarodowych. Konflikty, strategie, bezpieczeństwo*, Warszawa 2013.
- Lynch C., *U.S. Once Jailed Uighurs, Now Defends Them at U.N.*, „Foreign Policy”, <https://foreignpolicy.com/2018/05/25/u-s-once-jailed-uighurs-now-defends-them-at-u-n> (dostęp: 25.02.2019).
- Mir Sherbaz Khetran, *CPEC: Benefits for Balochistan*, „Issue Brief”, Institute of Strategic Studies, 2016.
- Mir Sherbaz Khetran, *The Potential and Prospects of Gwadar Port*, „Strategic Studies”, Institute of Strategic Studies Islamabad, Winter 2014 and Spring 2015, Vol. 34 and 35, Numbers 4 and 1.
- Morgentau H. J., *Polityka między narodami. Walka o potęgę i pokój*, Warszawa 2010.
- Nazery Khalid, *Sea lines under strain*, „The IUP Journal of International Relations” 2012, t. VI(2).
- Pehrson C. J., *String of Pearls: Meeting the challenge of China’s rising power across the Asian littoral*, Carlisle 2006.
- Port w Gadarze – strona oficjalna, <http://www.gwadarport.gov.pk/home.aspx> (dostęp: 26.02.2019).
- Profil kraju: Chiny*, Oficjalna strona Światowej Organizacji Handlu, https://www.wto.org/english/res_e/statis_e/daily_update_e/trade_profiles/CN_e.pdf (dostęp: 24.02.2019).
- Putten F. P. van der, *Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands*, „Clingendael Report” 2014, Netherlands Institute of International Relations, <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/2014%20-%20Chinese%20investment%20in%20Piraeus%20-%20Clingendael%20Report.pdf> (dostęp: 28.02.2019).

- Rizwan Zeb, *Pakistan – China relations* "Where they go from here?", „UNIS-CI Discussion Papers” 2012, N° 29, May.
- Workman D., *Top 15 Crude Oil Suppliers to China*, „World's top exports”, <http://www.worldstopexports.com/top-15-crude-oil-suppliers-to-china> (dostęp: 27.02.2019).
- World's top oil producers*, „CNN Money”, <https://money.cnn.com/interactive/news/economy/worlds-biggest-oil-producers/index.html> (dostęp: 26.02.2019).
- Zhong Yu, *The Importance of the Malacca Dilemma in the Belt and Road Initiative*, „Journal of Policy Science” 2016, Vol. 10.

ABSTRAKT

GWADAR JAKO KLUCZOWY ELEMENT INICJATYWY NOWEGO JEDWABNEGO SZLAKU

W artykule autorka podejmuje próbę analizy przyczyn powstania, przebiegu etapów budowy oraz możliwych planów na przyszłość dla leżącego na terenie Pakistanu, portu Gwadar. Na jej podstawie podjęta zostanie próba interpretacji współczesnej polityki zagranicznej Chińskiej Republiki Ludowej w pierwszych dekadach XXI w. W artykule poruszone zostaną również wątki dotyczące korzyści wynikających z tej inicjatywy zarówno dla Chin jak i Pakistanu oraz znaczenie portu w kontekście większego projektu infrastrukturalnego jakim jest CPEC. Autorka omówi znaczenie inwestycji powstających na terenie Pakistanu dla gospodarki, ekonomii i bezpieczeństwa wewnętrznego obu krajów wyciągając na ich podstawie wnioski dotyczące motywacji i możliwych konsekwencji prowadzonych chińskich inwestycji. Analiza ta zostanie przez autorkę przeprowadzona w oparciu o założenia realizmu ze szczególnym uwzględnieniem pojęcia interesu narodowego zdefiniowanego przez Hansa Morgenthau'a.

SŁOWA KLUCZOWE: Gwadar, CPEC, Ocean Indyjski
