

Uniwersytet Jagielloński  
Wydział Studiów Międzynarodowych i Politycznych  
INSTYTUT BLISKIEGO I DALEKIEGO WSCHODU

Nr albumu: 1124208

Maria Pająk

CHIŃSKA EKSPANSJA GOSPODARCZO-POLITYCZNA  
NA TRASIE MORSKIEGO JEDWABNEGO SZLAKU

Praca licencjacka napisana pod kierunkiem  
dr Rafała Kwiecińskiego

KRAKÓW 2018

## Spis treści

Skróty .....	3
Wstęp.....	4
Rozdział 1. Jedwabny Szlak oraz współczesna idea Pasa i Szlaku .....	7
1.1. Historia i trasa Jedwabnego Szlaku.....	7
1.2. Inicjatywa Pasa i Szlaku .....	16
1.2.1 Korytarze ekonomiczne .....	20
1.2.2. Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych – AIIB.....	23
Rozdział 2. Chińska obecność na morzach i oceanach na przestrzeni wieków.....	27
2.1. Historia chińskiego udziału w eksploatacji akwenów wodnych .....	27
2.2. Chiński "Sznur Perła" .....	32
2.3 Współczesny Jedwabny Szlak .....	39
Rozdział 3. Zagraniczne porty i ich znaczenie dla polityki i gospodarki ChRL .....	47
3.1. Port w Gwadarze.....	47
3.2. Port w Pireusie .....	52
3.3. Baza wojskowa w Dżibuti.....	57
Zakończenie .....	64
Spis ilustracji.....	67
Bibliografia .....	68

## Skróty

OBOR –	One Belt One Road
PKB –	Produkt Krajowy Brutto
USD –	Dolar Amerykański
CMREC-	China- Mongolia – Russia Economic Corridor
CCAWAEC-	China – Central Asia – West Asia Economic Corridor
NELBEC-	New Eurasian Land Bridge Economic Corridor
CPEC-	China-Pakistan Economic Corridor
CIPEC-	China – Indochinese Peninsula Economic Corridor
BCIMEC-	Bangladesh – India – China – Myanma Economic Corridor
AIIB-	Asian Infrastructure Investment Bank
IMF-	International Monetary Found
WB-	World Bank
ADB-	Asian Development Bank
LSCI-	Linner Shippment Connectivity Index
SLOC-	Sea Lines of Communications
PSA-	Port Authority of Singapore
COPHC-	China Overseas Port Holding Company
COSCO-	China Ocean Shipping Company
PDSA-	Port de Djibouti Societe Authority
DPFZA-	Djibouti Ports and Free Zones Authority
TEU-	Twentyfoot Equivalent Unit
OLP-	Pireus Port Authority

## Wstęp

Chińska Republika Ludowa to dziś jedna z wiodących gospodarek świata, będąca także jednym z najaktywniejszych uczestników światowego handlu. Globalny wpływ Chin na pozostałe kraje regionu i cały świat, rozprzestrzenił się na karawanach kupieckich wzdłuż trasy Starożytnego Jedwabnego Szlaku. Dzisiejszy handel chiński odbywa się w znacznie większym stopniu niż kiedyś drogą morską i dlatego w tym kierunku zwracają się współcześnie zarówno oczy rządzących Chińską Republiką Ludową jak i autorki pracy.

Widoczna z perspektywy czasu komplementarność działań chińskich mająca na celu budowę infrastruktury transportowej łączącej kraj ze światem, stawia przed obserwatorami liczne pytania. Jaki jest cel takiego działania? A przede wszystkim jaki wpływ będzie miało rosnące zaangażowanie chińskie w regionie Azji Południowej na gospodarkę, politykę i bezpieczeństwo świata. Praca stanowi wypełnienie luki jaka występuje w tym temacie w polskiej literaturze naukowej

Głównym celem pracy jest więc badanie wszelkich uwarunkowań, które wpłynęły na charakter chińskich działań w regionie Azji Południowej oraz znaczenie inicjatywy Morskiego Jedwabnego Szlaku dla realizacji niektórych aspektów polityki zagranicznej Chińskiej Republiki Ludowej.

Badając powyższe, autorka stawia hipotezę, że obecnie ma miejsce zmiana w polityce zagranicznej Chin. Jest ona wynikiem uwarunkowanej geograficznie nowej strategii rządu chińskiego. W opinii autorki jednym z głównych przyczyn tej zmiany jest potrzeba zapewnienia bezpieczeństwa energetycznego Chińskiej Republice Ludowej. Hipotezie tej podporządkowane są następujące pytania badawcze: Jak przebiega chińska ekspansja gospodarczo-polityczna na trasie Morskiego Jedwabnego Szlaku? Jak działania ChRL prowadzone w ramach idei OBOR wpływają na kraje regionu i relacje międzynarodowe? Czy celem tworzonej z chińskiej inicjatywy infrastruktury jest wyłącznie bezpieczeństwo energetyczne?

Inspiracją do rozpoczęcia rozważań na temat rosnącej obecności chińskiej w regionie Azji Południowej oraz jej znaczenia dla świata była dla autorki lektura książki Roberta Kaplana pt. *Monsoon*. Pozwala ona zrozumieć jak ważnym strategicznie regionem jest basen Oceanu Indyjskiego, a także udowadnia, że od lat toczy się tam niemal nieustanna walka o wpływy pomiędzy mocarstwami światowymi. To pozwoliło spojrzeć na

rosnącą obecność Chin w regionie z nieco innej perspektywy. Kolejną bardzo ważną pozycją pozwalającą spojrzeć na działania Chińskiej Republiki Ludowej z szerszym kontekście była książka Christophera Pehrsona pt. *String of Pearls: Meeting the Challenge of China's Rising Power Across the Asian Littoral*. Opisane w niej przyczyny, przebieg i skutki działań chińskich w basenie Oceanu Indyjskiego stały się podstawą do rozważań prowadzonych przez autorkę w poniższej pracy

Badania przeprowadzone zostały z perspektywy realizmu klasycznego. Niezwykle ważna w rozważaniach autorki jest zasada, sformułowana przez Hansa Morgenthau'a w książce *Polityka między narodami*, głosząca iż polityka międzynarodowa jest nieustanną walką o potęgę. To ona stanowi bezpośredni cel wszelkich działań podejmowanych przez państwo. W takim kontekście zbadane zostały więc m.in. poczynania Chińskiej Republiki Ludowej w regionie i na świecie.

Praca została podzielona na trzy części. Rozdział pierwszy został poświęcony historii, przebiegowi trasy oraz strukturze zarówno Starożytnego Jedwabnego Szlaku jak i współczesnej idei *Belt and Road*– Nowego Jedwabnego Szlaku. Dodatkowo odnalezione i opisane zostały również zależności między oboma inicjatywami. Prześladowana została w ich kontekście zarówno polityka zagraniczna Chin na przestrzeni dziejów jak i instrumenty za pomocą których była i jest ona prowadzona. Rozdział ten tworzy bazę pod dalsze rozważania zarówno nad pojęciem chińskiej ekspansji gospodarczo-politycznej, jak i nad konkretnymi działaniami podejmowanymi w czasie jej realizacji.

Rozdział drugi w sposób szczególny zwraca uwagę na kontakty z morzem w całej historii państwa chińskiego. Szczegółowej analizie została poddana inicjatywa „Sznura Pereł” oraz jej wpływ na charakter dzisiejszej obecności Chin w basenie Oceanu Indyjskiego, a także wzrost znaczenia kraju na arenie międzynarodowej. Autorka patrząc na działania chińskie w regionie bada również niektóre priorytety polityki zagranicznej kraju takie jak np. bezpieczeństwo energetyczne i przez ich pryzmat szuka przyczyn i motywacji kierujących Chińską Republiką Ludową. Pozwala to na analizę wskaźników potencjału współczesnych Chin w tym zakresie oraz zbadanie uwarunkowań, które mają bezpośredni wpływ na sytuację i decyzje polityczne Chin w XXI w.

Rozdział trzeci stanowi studium przypadku trzech wybranych przez autorkę portów, należących do Chińskiej Republiki Ludowej i leżących u wybrzeży Oceanu Indyjskiego

i Morza Śródziemnego. Autorka bada zarówno przyczyny, dla których ich wartość strategiczna dla Chin jest wysoka, jak i same okoliczności przejęcia przez chińskie firmy poszczególnych portów. Za pomocą tego przeglądu autorka odnalazła liczne powtarzające się schematy w działaniu Chin w trakcie przejmowania i budowy infrastruktury portowej. Pomogą one odpowiedzieć na pytania o charakter i tempo chińskiej ekspansji gospodarczo-politycznej w najbliższych latach.

## Rozdział 1.

### Jedwabny Szlak oraz współczesna idea Pasa i Szlaku

#### 1.1. Historia i trasa Jedwabnego Szlaku

Elementem, który zdefiniował chińskie wyobrażenie o świecie jest bez wątpienia koncepcja Tian Xia (天下). W tłumaczeniu określa ona wszystko to, co znajduje się pod niebem<sup>1</sup>. Niepodważalną władzę nad opisanym w ten sposób terenem sprawował cesarz, opierając się na Mandacie Niebios. Działo się tak ponieważ w ideologii konfucjańskiej cesarz był swego rodzaju przedstawicielem Niebios na Ziemi. Kiedy więc państwo było źle rządzone, Niebiosy mogły cofnąć nadany przez siebie mandat. W ten właśnie sposób upadały kolejne chińskie dynastie. Zmiany najczęściej były zwiastowane katastrofami naturalnymi lub niepokojami społecznymi<sup>2</sup>. Z czasem termin Tian Xia stał się niemal jednoznaczny z obszarem wpływów chińskich, zaś wszystko co znajdowało się poza nim traktowane było jako barbarzyńskie, a więc absolutnie niezasługujące na uwagę. Chińczycy do dziś nazywający swój kraj Zhong Guo (中国) czyli dosłownie – Państwo Środka, jasno wyznaczają swoją centralną pozycję pod Niebiosami, wokół której rozpościerają się niecywilizowane terytoria<sup>3</sup>.

Kolejnym niezwykle istotnym elementem chińskiego społeczeństwa, mającym duże znaczenie dla nawiązywania i utrzymywania relacji z innymi krajami jest bardzo silna hierarchiczność. Wewnątrz wspólnoty występował wyraźny podział na cztery kategorie: uczeni, chłopci, rzemieślnicy i kupcy. Klasyfikacja ta bez wątpienia miała charakter wartościujący: największy prestiż posiadali uczeni, a najniższy kupcy. Struktura ta stanowiła podstawę porządku społecznego Chin przez setki lat. Jednocześnie odkrywa ona jedną z przyczyn początkowego, niewielkiego zainteresowania Chin handlem – bycie kupcem było powodem do wstydu i ostracyzmu społecznego<sup>4</sup>. Chińska hierarchia znajdowała zastosowanie nie tylko wewnątrz kraju, ale także poza jego granicami. Od

---

<sup>1</sup>J. Wardęga, *Chiński nacjonalizm. Rekonstruowanie narodu w Chińskiej Republice Ludowej*, WUJ, Kraków 2014, s. 24.

<sup>2</sup>E. Kajdański, *Chiny. Leksykon*, Książka i Wiedza, Warszawa 2011, s. 171.

<sup>3</sup>J. Wardęga, op. cit., s. 24-26.

<sup>4</sup>J. Pimpaneau, *Chiny kultura i tradycje*, Wydawnictwo Akademickie DIALOG, Warszawa 2001, s. 12-20.

pierwszych wieków swojego istnienia Państwo Środka nawiązywało relacje trybutarne z sąsiednimi krajami opierające się na dominującej pozycji Chin względem państw im podległych. Relacje te były jednak nieco bardziej skomplikowane, co bezpośrednio wynikało z ogromnego chińskiego poczucia własnej wartości. Z tego właśnie powodu w swojej późniejszej historii Chiny będą uznawały za podległe sobie nawet te państwa, które niekoniecznie będą tego świadome. Te, momentami niemal absurdalne, sytuacje miały miejsce ponieważ była to ówczesnie jedyna dopuszczana przez cesarza forma prowadzenia polityki międzynarodowej<sup>5</sup>.

Kiedy do powyższych informacji dodamy fakt, iż Chiny już w okresie dynastii Qin były podobnie jak dziś ogromnym, samowystarczalnym krajem, z kulturą, sztuką i technologią znacznie przewyższającą osiągnięcia współczesnych im cywilizacji, łatwiej jest zrozumieć początkowy brak zainteresowania strony chińskiej relacjami handlowymi z sąsiednimi krajami (nie wspominając o krajach Bliskiego Wschodu czy Europy). Nie oznacza to bynajmniej, iż taka wymiana nie miała miejsca, jednak początkowo była niemal marginalna i odbywała się prawie wyłącznie drogą lądową na niewielkie odległości.

Używany w tej pracy, tak szeroko rozpowszechniony obecnie na świecie, termin „Jedwabny Szlak” lub w liczbie mnogiej „Jedwabne Szlaki” to nieco ponad stuletnie pojęcie, którego autorem jest wybitny niemiecki badacz Ferdinand baron von Richthofen<sup>6</sup>. Różnice w nazewnictwie ujętych tą nazwą dróg współcześnie i w przeszłości sprawiają więc, że jeszcze trudniej prześledzić trasy i dzieje tych jakże ważnych szlaków karawanowych od wieków łączących Wschód z Zachodem. Najbardziej prawdopodobna trasa Jedwabnego Szlaku przebiegała następująco: swój bieg rozpoczynała w ówczesnej stolicy Chin – Changanie (dziś miejscowość ta nazywa się Xi’an), następnie kierowała się na zachód w kierunku Dunhuangu, wchodząc do Kotliny Tarymskiej szlak rozdzielał się na dwie drogi oplatające pustynię Takla Makan: jedna przebiegała na północ od gór Tien-shan przez kotlinę Dżungarską, aż na tereny dzisiaj należące do Kazachstanu; druga obchodziła góry Tien-shan od południowej strony i przechodząc przez Jarkend i Kaszgar, aż na tereny leżące dziś w granicach Uzbekistanu. Dalej pojawiało się kolejne wielkie rozwidlenie skąd szlaki rozchodziły się w trzech głównych kierunkach: jedna trasa prowadziła na południe

---

<sup>5</sup>H. Uhlig, *Jedwabne Szlaki*, tłum. Danecki Janusz, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1996, s. 72.

<sup>6</sup>W. Hubner, *Wielki renesans tradycji Szlaku Jedwabnego: Perspektywa Chin i Azji Centralnej*, „Przyszłość. Świat-Europa-Polska”, nr 1/2014, s. 12.



w stronę portów indyjskich, druga kierowała się na północ i przechodziła m.in. przez Samarkandę, trzecia zaś obierała drogę południową i zbiegając się w Merw z drugą trasą biegły dalej wspólnie na zachód, aż do wybrzeży Morza Śródziemnego. Bezpośrednio z Chin biegły również trasy kierujące się ku południowym portom, m.in. tzw. „Droga Birmańska” prowadząca do wybrzeży Zatoki Bengalskiej oraz trasa biegnąca do portów takich jak np. Guangzhou, położonych na południowych granicach państwa chińskiego. Obie te drogi, podobnie jak wspomniana wcześniej trasa z Kaszgaru do portów indyjskich, płynnie przechodziły w trasy Morskiego Jedwabnego Szlaku<sup>7</sup>. Przechodziły one dalej m.in. przez cieśninę Malakka, a następnie wzdłuż wybrzeży kontynentu, przez Morze Czerwone, aż do Morza Śródziemnego (ponieważ w tamtych czasach nie istniał jeszcze Kanał Sueski, karawany docierały do Berenike i stamtąd pokonywały kawałek lądu, by znów wsiąść na statek i płynąć w górę Nilu dotrzeć prosto do Aleksandrii i innych portów śródziemnomorskich)<sup>8</sup>. Wokół głównych, opisanych powyżej tras przebiegało na terenie Azji mnóstwo mniejszych, lokalnych dróg i połączeń, które również można objąć ogólną nazwą Jedwabny Szlak.

Rys. 1. 1 Mapa przedstawiająca trasę Starożytnego Jedwabnego Szlaku



Źródło: <http://www.silkroutes.net/SilkRoadMaps/SilkRoadMaritimeRoutes> (5.12.2017)

<sup>7</sup>E. Kajdański, op. cit., s. 119.

<sup>8</sup>H. Uhlig, op. cit., s. 83-84.

Dokładna data utworzenia połączeń drogowych znanych pod nazwą Jedwabnego Szlaku jest do dziś przedmiotem sporu wielu naukowców. Najbardziej rozpowszechniona wersja wiąże się z postacią chińskiego urzędnika o imieniu Zhang Qian. Około 138 r. p.n.e. Cesarz z dynastii Han posłał go z poselstwem dyplomatycznym do koczowniczego ludu Yuezhi, mieszkającego w Azji Centralnej. Mówi się, że był on pierwszym Chińczykiem, który na własne oczy zobaczył tamten nieznany dotąd region. Po powrocie do stolicy miał on przekazać cesarzowi informacje o wszystkim co tam zobaczył, włącznie z ogromnym zapotrzebowaniem tamtejszej ludności na towary z Państwa Środka, a także opowiedzieć o licznych towarach, których dotąd Chińczycy nie znali. Bardzo zachęcał on swojego władcę do podjęcia handlu z ludami Azji Centralnej i w ten sposób miał wziąć swój początek najdłuższy w historii szlak handlowy między Wschodem a Zachodem<sup>9</sup>. Od czasów panowania dynastii Han, wraz ze wzrostem zasięgu Państwa Chińskiego w kierunku zachodnim, oraz powstaniem kolejnych imperiów europejskich coraz bardziej rozszerzających swoje terytoria na wschód, zaczęło dochodzić do pierwszych spotkań tych odmiennych kultur w rejonach Azji Centralnej. Pośrednikami w tych kontaktach przez cały okres świetności Jedwabnego Szlaku były ciągle zmieniające się, zamieszkujące te ziemie ludy koczownicze.

Pierwszy kontakt z szeroko rozumianymi Europejczykami nastąpił za czasów panowania Aleksandra Wielkiego. Jego imperium poznało jedwab jedynie przez pośredników, nie dostarczając sobie współczesnym zbyt wielu informacji o Chinach. Inaczej było z późniejszym europejskim imperium stworzonym w basenie Morza Śródziemnego.

W I w. p.n.e. Rzymianie po raz pierwszy zetknęli się z towarem, który na następne kilka stuleci zmienił oblicze nie tylko handlu ale również kultury i poziomu wiedzy w całym ówczesnie znanym świecie. Podczas przegranej bitwy pod Karrami w 53 r. p.n.e. ich przeciwnicy Partowie wywiesili przed walką niezwykle lśniące proporce, z nieznanego dotychczas Rzymianom materiału<sup>10</sup>. Tak rozpoczęła się wymiana handlowa, która z czasem przybrała niemal niewyobrażalnie wielką skalę. Rzym, będący ówczesną kulturową stolicą Imperium, gromadził w swoich granicach wszystkich tych, którzy

---

<sup>9</sup>J. Latow, *Wielki Jedwabny Szlak jako prolog do gospodarki światowej*, „Ekonomia Międzynarodowa”, nr. 1/2010, s. 6-7.

<sup>10</sup>A. Kajdańska, E. Kajdański, *Jedwab*, Książka i Wiedza, Wyd. 2, Warszawa 2007, 2017, s. 13, 17.

posiadali pieniądze. Ci, chcąc pokazać swój status chętnie sięgali po egzotyczną, przepiękną tkaninę. Z czasem doprowadziło to do sytuacji, w której ogromne ilości rzymskiego złota w zamian za drogocenne tkaniny odjechały na kupieckich wozach w stronę dalekich Chin. W efekcie wystąpił bardzo niekorzystny dla gospodarki rzymskiej, ujemny bilans handlowy w relacji ze Wschodem. W tej sytuacji senat rzymski m.in. zakazał mężczyznom ubierania się w jedwabie, nie udało się jednak ukrócić rządu manifestacji swojego statusu. Nawet cesarz Kaligula osobiście nie stosował się do tego zakazu i pozwalał na jego obchodzenie na swoim dworze<sup>11</sup>. Ten ogromny ubytek złota, który prawdopodobnie przyczynił się do ostatecznego upadku wielkiego Imperium, pomógł jednak wzbogacić kupców oraz oazy na Jedwabnych Szlakach i co dla tej pracy najważniejsze, w ostatecznym rozrachunku doprowadził do wzbogacenia się cesarstwa chińskiego<sup>12</sup>.

Po upadku Imperium Rzymskiego wymianę handlową przez niedługi okres prowadziło z Chinami Bizancjum. Z czasem kontrolę nad Szlakami Jedwabnymi przejęły stale zmieniające się, koczownicze ludy Azji Centralnej. Następnie za czasów panowania dynastii Tang wzrosło znaczenie Chin w tym obszarze i to Państwo Środka ponownie przejęło kontrolę nad większością szlaków. Wraz z upadkiem wielkiej dynastii zachodnie tereny Jedwabnego Szlaku przeszły pod kontrolę Arabów. Ostatni rozkwit lądowego szlaku nastąpił za panowania dynastii mongolskiej Yuan. Swoim zasięgiem objęła ona niemal cały obszar szlaków handlowych, co zapewniło na nich względny spokój i bezpieczeństwo. Po upadku dynastii w XIV w. region pogrążył się w chaosie, aż w XV w. lądowy Jedwabny Szlak niemal przestał istnieć<sup>13</sup>.

Bardzo ważnym elementem historii Jedwabnego Szlaku jest fakt, że aż do IV w. n.e. Chiny posiadały wyłączny monopol na produkcję tego najcenniejszego przewożonego nim materiału. W całym państwie obowiązywał surowy zakaz wywozu jedwabników oraz morwy w każdej postaci. Kupcy, którzy przekraczali chińską granicę byli dokładnie rewidowani, a wszelkie próby przemytu były surowo karane. Dzięki temu to Chiny decydowały o tym z kim, czy, a jeśli tak to za ile będą prowadziły handel swoim największym skarbem tamtych czasów. Sytuacja zmieniła się ok. IV w. n.e. kiedy zgodnie

---

<sup>11</sup>H. Uhlig, op. cit., s. 60.

<sup>12</sup>J. Wolski, *Historia Starożytności*, PWN, Warszawa 1965, s. 358.

<sup>13</sup>J. Latow, op. cit., s. 9-12.

z legendą jedna z córek cesarza wydana za władcę jednego z koczowniczych plemion Azji Centralnej przemyciła przez granicę kilka żywych larw jedwabnika. Co do prawdziwości tej historii zdania naukowców są dziś jednak podzielone. Nie zmienia to jednak faktu, że to właśnie w tym okresie na terenach Azji Centralnej rozpoczęto produkcję jedwabiu stwarzając tym samym konkurencję do tej pory monopolistycznym Chinom<sup>14</sup>.

Do czasu otwarcia nowych miejsc produkcji jedwabiu jego zawrotna cena wynikała prawdopodobnie głównie z faktu, iż droga jaką pokonywali kupcy wzdłuż Jedwabnego Szlaku była niezwykle długa i niebezpieczna. Biegając z Chin ciągnęła się przez tereny licznych, często walczących ze sobą plemion. Zdarzało się, że każde z nich nakładało na towary przewożone przez ich terytoria własne cła oraz inne dodatkowe opłaty. Na trasie szlaku rozwinęła się również bardzo szeroko zakrojona działalność rabunkowa<sup>15</sup>. Kiedy kraje Azji Centralnej same zaczęły wytwarzać jedwab, odległość do nich z Europy była znacznie mniejsza niż do Chin, co bezpośrednio przekładało się na cenę i szybkość transportu, a także skutkowało osłabieniem kontaktów handlowych Chin z Zachodem.

Równoległe z rozkwitem Lądowego Jedwabnego Szlaku na wodach Oceanu Indyjskiego powoli rosło znaczenie morskiej drogi łączącej Wschód z Zachodem. Ludy mieszkające blisko mórz od zawsze wykorzystywały wodę do zdobywania pożywienia, czy odbywania podróży na niewielkie odległości. Z czasem zaczęto pokonywać coraz dłuższe odcinki. W opisywanym regionie było to domeną głównie Arabów oraz Indusów. Początki istnienia połączeń morskich między poszczególnymi państwami są równie trudne do określenia jak w przypadku Lądowego Jedwabnego Szlaku. Szacuje się jednak, że już ok. III w. p.n.e. istniały szlaki morskie łączące Mezopotamię z krajami Półwyspu Indyjskiego. Ich powstanie można wiązać z potrzebą pozyskania surowców przez ludy tamtych czasów. Wraz ze wzrostem potęgi Imperium Rzymskiego i intensyfikacji jego kontaktów handlowych ze Wschodem została pokonana bariera jaką do przelomu er nałożyli na handel w regionie Morza Czerwonego Arabowie. To oni kontrolowali przepływ towarów i statków w regionie. Udało się to przede wszystkim dzięki porzuceniu dotychczasowej żeglugi przybrzeżnej na rzecz wypływania na pełne morze oraz poznania i wykorzystania do żeglugi monsunów (wiatry te były już wcześniej znane Indusom)<sup>16</sup>. W tamtym czasie

---

<sup>14</sup>A. Kajdańska, E. Kajdański, op. cit., s. 23-25.

<sup>15</sup>H. Uhlig, op. cit., s. 35.

<sup>16</sup>Ibidem, s. 76, 82-83.

handel morski dzielił się na dwa etapy. Pierwszy stanowiły trzy trasy prowadzące z głębi Chin do Indii, drugi z Indii na Zachód. Szlaki z Państwa Środka biegingy wówczas następująco: pierwszy, często funkcjonujący w literaturze jako tzw. „Droga Baktryjska”, biegingy przytaczaną już w tej pracy trasą od Luoyangu i Chang’anu przez kotlinę Tarymską, a dalej w stronę Baktirii i zachodnich wybrzeży Indii. Drugi prowadził z portów w południowych Chinach wokół Półwyspu Indochińskiego, przez cieśninę Malakka, aż do Zatoki Bengalskiej i portów we wschodnich Indiach. Trzeci szlak to powstała ok. III w. n.e. wspomniana już Droga Birmańska, która prowadziła z Chin aż do rzeki Irawadi w dzisiejszej Birmie, skąd jedwab był spławiany aż do wybrzeży Morza Andamańskiego<sup>17</sup>.

Niestety, coraz większy rozwój handlu na morskich trasach Jedwabnego Szlaku oraz stopniowa monopolizacja handlu tymi szlakami najpierw przez Arabów, a następnie przez Europejczyków doprowadziły do niemal całkowitego wyłączenia z użytku tras Starożytnego Lądowego Jedwabnego Szlaku. Przyczyn było wiele. Transport morzem był przede wszystkim szybszy, skracał czas transportu towarów ze Wschodu na Zachód niemal o połowę. Mimo występującego na morzach piractwa szlaki te były również o wiele bezpieczniejsze od niestabilnych, pełnych rabusiów terenów Azji Centralnej oraz ogólnego chaosu wewnętrznego regionu, panującego ok. XIV-XV w. W tym okresie handlarze poruszali się także po wodach Oceanu Indyjskiego dużymi jednostkami co sprawiało, że w stosunku do niewielkich pojemności karawan kupieckich można było przewieźć kilkukrotnie większy ładunek. Na terenach Azji Centralnej wciąż odbywał się więc handel, jednak na o wiele mniejszą skalę i najczęściej dotyczył tylko krótkich, lokalnych odcinków dawnego wielkiego szlaku<sup>18</sup>.

Jedwabny Szlak nie był siecią dróg, na których odbywał się jedynie handel. Na jego trasach spotykali się ludzie wielu narodowości, kultur, religii i języków. Zwłaszcza rejon Kotliny Turfańskiej stał się kosmopolitycznym centrum ówczesnego świata. Tam spotykali się ze sobą kupcy, mnisi, misjonarze i pierwsi badacze. Bogate, rozrzucone po całym szlaku oazy były zatłoczonymi lecz bezpiecznymi i spokojnymi centrami kulturowymi tamtych czasów. Na wozach karawan ze Wschodu na Zachód przewożone były nieznanne wcześniej rośliny i wynalazki. W ten sposób powoli rozprzestrzeniały się także nieznanne

---

<sup>17</sup>A. Kajdańska, E. Kajdański, op. cit., s. 66-70.

<sup>18</sup>J. Latow, op. cit., s. 12.

dotąd prądy filozoficzne czy poglądy naukowe. Był to bez wątpienia przejaw czegoś, co dziś występuje pod zbiorczą nazwą „globalizacja”.

W tym miejscu spotkań wielu kultur swoje miejsce znalazły przede wszystkim wielkie światowe religie. Pierwszy na Jedwabnym Szlaku pojawił się buddyzm. Już ok. III w. p.n.e., za panowania króla Asioki, pierwsi mnisi buddyjscy zaczęli powoli przemieszczać się z Indii w kierunku Azji Centralnej<sup>19</sup>. Do dziś na trasie starożytnego Jedwabnego Szlaku znaleźć można liczne świątynie i klasztory buddyjskie np. słynne jaskinie Mogao w pobliżu Dunghuangu<sup>20</sup>. Sztuka buddyjska z tamtego okresu pokazuje nam kolejny niezwykle przykładowy przykład przenikania się kultur z pomocą kupieckich karawan przemierzających Azję Centralną. Sztuka Gandhary, która współczesnemu buddyzmowi dała wizerunek Buddy, powstała dzięki podbojom Aleksandra Macedońskiego. Tworząc swoje imperium dotarł on przez tereny dzisiejszego Iranu, aż do indyjskiego Pendżabu, doprowadzając tym samym do zderzenia dwóch bardzo odmiennych kultur. Wizją Aleksandra było stworzenie wspólnego grecko-macedońsko-perskiego państwa ze wspólną dynastią i kulturą. W tym celu dążył do zasymilowania dwóch grup etnicznych – zwyciężonych Greków i podbitych Persów. W wyniku tych działań Persowie przyswoili sobie zwyczaje, religię, stroje i język najeźdźców, co doprowadziło do powstania kultury hellenistycznej i przesunięcia osiągnięć cywilizacji greckiej na Wschód<sup>21</sup>. W tym kontekście przestaje więc dziwić grecki wygląd pierwszych, powstałych w państwie Kuszanów na terenie Azji Centralnej posągów oraz innych przedstawień Buddy<sup>22</sup>.

Drugą wielką religią, która nieco później niż buddyzm pojawiła się na Jedwabnym Szlaku było chrześcijaństwo. W I w. n.e. dotarło ono na tereny Chin w postaci nestorianizmu (odłamu chrześcijaństwa, który przyjmował istnienie w Jezusie Chrystusie dwóch odrębnych natur — ludzkiej i boskiej; ze współistnienia obu natur nie wynikała jednak unia hipostatyczna, co przekładało się na brak kultu Maryi jako Matki Bożej<sup>23</sup>) i przetrwało zwłaszcza wśród ludów koczowniczych zamieszkujących północne tereny Państwa Środka aż do ok. XIV w. Z czasem poprzez Jedwabny Szlak do Chin zaczęli

---

<sup>19</sup>H. Uhlig, op. cit., s. 99.

<sup>20</sup>E. Kajdański, op. cit. s. 71.

<sup>21</sup>J. Wolski, op. cit. s. 198, 202.

<sup>22</sup>H. Uhlig, op. cit., s. 97.

<sup>23</sup>Nestorianizm, Encyklopedia Powszechna PWN [online], <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/nestorianizm;3946792.html> (dostęp: 03.03.2018).

przybywać misjonarze chrześcijańscy, głównie z zakonów franciszkanów i jezuitów. Pierwszy kościół na terenie Chin powstał w 1604 r. dzięki inicjatywie jezuita Mateo Ricci. Jest on bardzo ciekawą postacią, ponieważ bardzo mocno przyczynił się do zbliżenia kultury zachodniej z Chinami. Po przybyciu do Makau nauczył się on języka chińskiego i przybrał chińskie imię Ma-tou. Kiedy trafił do stolicy został doceniony przez samego cesarza, któremu prezentował dorobek europejskiej nauki tamtych czasów. Dzięki temu, jako pierwszy Europejczyk w historii zdobył od cesarza pozwolenie na osiedlenie się w granicach stolicy. Aż do swojej śmierci w 1610 r. pozostał w Chinach, gdzie napisał wiele wspaniałych dzieł (również po chińsku) oraz tłumaczył europejskie klasyki na język lokalny. Niedługo po śmierci Ricciego do Państwa Środka przybył kolejny wielki jezuita, Polak Michał Boym. On również zapisał się na kartach historii jako jeden z pionierów sinologii europejskiej oraz szeroko pojętej światowej wiedzy o Chinach. Podobnie jak Ricci zajmował on miejsce blisko cesarza dynastii Ming, pełniąc funkcję radcy cesarskiego gabinetu. W czasie swojego pobytu stworzył wiele dzieł opisujących chińską naukę, filozofię i kulturę. Najbardziej znane jego dzieło to „Flora sinensis” szczegółowo opisujące florę Chin tamtych czasów. Dziś chrześcijaństwo w Chinach jest religią marginalną zrzeszającą ok. 8 mln ludzi (co stanowi niewielki procent 1,3 mld populacji państwa) będącą jednak niezbitym dowodem przenoszenia się Szlakami Jedwabnymi religii i myśli europejskiej już od najdawniejszych czasów<sup>24</sup>.

Trzecią z wielkich religii, która w znacznym stopniu rozprzestrzeniła się i na trwałe zakorzeniła zwłaszcza w północno zachodniej części Chin był islam. Powstały między 610, a 632 r. n.e. (za życia proroka Mahometa) już w VIII w. zdominował, do tej pory kosmopolityczne, tereny Azji Centralnej, przez które przebiegały najważniejsze szlaki handlowe tamtych czasów. Od tego momentu, aż do upadku Starożytnego Szlaku to przez ręce arabskich wyznawców islamu przechodził cały handel na trasie Wschód-Zachód<sup>25</sup>. Po przegranej przez Chińczyków bitwie z muzułmańskimi Arabami w 751 r. nastąpiły w regionie Kotliny Tarymskiej ogromne zmiany. Ich pojawienie się w regionie położyło kres panującej do tej pory tolerancji religijnej i zatrzymało przebiegające od stuleci procesy integracji i przenikania się kultur. Do dziś regiony współczesnego Afganistanu czy

---

<sup>24</sup> E. Kajdański, op. cit., s. 25, 50, 265.

<sup>25</sup> J. Latow, op. cit., s. 11.

Pakistanu są zasiedlone przez ludność głęboko podporządkowaną dogmatom muzułmańskim, jednak im dalej przesuamy się na wschód tym ten radykalizm ulega zmniejszeniu<sup>26</sup>. To właśnie za pomocą Jedwabnego Szlaku islam dotarł na tereny Chin i przetrwał do dziś na północno-zachodnim krańcu państwa, tworząc swego rodzaju zamkniętą, odmienną enklawę w granicach współczesnej, świeckiej Chińskiej Republiki Ludowej.

Najlepszym przykładem rozprzestrzeniania się wzdłuż Jedwabnego Szlaku różnych idei, kultury i nauki jest bardzo znana postać weneckiego podróżnika, ale przede wszystkim kupca Marco Polo. Wraz ze swoim ojcem oraz stryjem wyruszył on w 1271 r. w niemal trzyletnią podróż lądowymi szlakami z rodzinnej Wenecji, aż do odległego Pekinu. Nie poprzestał jednak na pokonaniu tej jakże trudnej i wymagającej trasy. Przez kolejne 17 lat podróżował po całych ówczesnych Chinach oraz obszarach z nimi graniczących. Drogę powrotną do Wenecji pokonał morzem dzięki czemu na własnej skórze doświadczył wszystkiego, co Jedwabny Szlak miał do zaoferowania przemierzającym go ludziom. Najważniejszym jego osiągnięciem było podyktowanie do spisania swoich wspomnień z tej niesamowitej podróży. Dzięki temu powstało pionierskie dzieło zatytułowane „Opisanie Świata”, pozwalające obalić istniejące od setek lat mity na temat położenia i geografii Chin oraz sąsiadujących z nimi państw. To przełomowe dzieło przez kolejne stulecia inspirowało podróżników do odbywania wojaży zarówno morskich jak i lądowych w kierunku Dalekiego Wschodu. Nawet jeśli nie wszystkie podane przez Marco Polo informacje wydają się prawdziwe, z dzisiejszego punktu widzenia, bez wątpienia bardzo wyraźnie obrazują, że ludzie w tamtym czasie potrafili przemierzać tysiące kilometrów, spotykając po drodze wiele nieznanych i odmiennych kultur, ludzi, języków i kierunków artystycznych i jak zdobywana w ten sposób wiedza wpływała na przenikanie się tych kultur w późniejszym czasie<sup>27</sup>.

## **1.2. Inicjatywa Pasa i Szlaku**

Inicjatywa *Belt and Road* (także One Belt, One Road, OBOR) znana w Polsce jako inicjatywa Pasa i Szlaku lub, nawiązując do tradycji, jako Nowy Jedwabny Szlak to chińska idea mająca na celu nawiązanie, bądź też polepszenie relacji ChRL z krajami szeroko

---

<sup>26</sup>H. Uhlig, op. cit. s. 173.

<sup>27</sup>E. Kajdański, op. cit., s. 240.

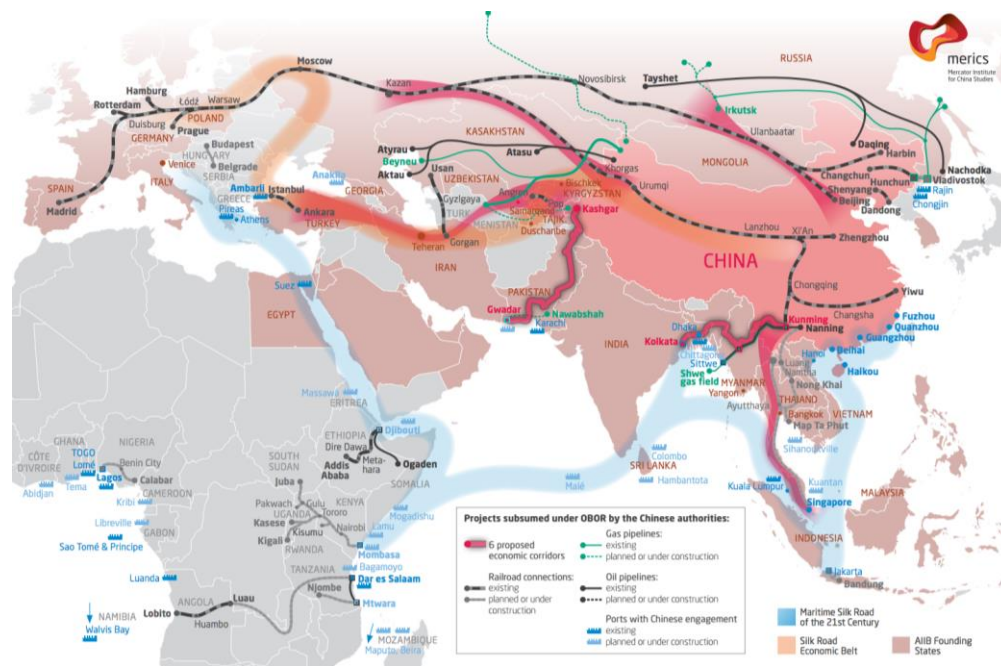


rozumianego Zachodu. Swoją nazwą bezpośrednio odnosi się do Jedwabnego Szlaku funkcjonującego w czasach starożytnych, co pozwala na daleko idące skojarzenia.

W 2013 r. podczas swojej wizyty w Kazachstanie prezydent ChRL Xi Jinping ogłosił powstanie inicjatywy Ekonomicznego Pasa Jedwabnego Szlaku obejmującego lądowe połączenia Chin z Zachodem. Miesiąc później w Indonezji przedstawił inicjatywę równoległego utworzenia Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI w.<sup>28</sup>.

Zaproponowana przez Państwo Środka idea jest niezwykle szeroka. Nie posiada praktycznie żadnych jasno wyznaczonych celów, co sprawia że niezależnie od ostatecznych wyników zawsze będzie mogła być przez Chiny ogłoszona sukcesem. Przez te bardzo ogólne ramy jest więc niezwykle łatwo wpisywać kolejne pomysły i inicjatywy pod wspólne hasło Nowego Jedwabnego Szlaku. Mimo upływu 4 lat od ogłoszenia OBOR wciąż znamy bardzo niewiele konkretnych szczegółów dotyczących projektu<sup>29</sup>.

Rys. 1. 2 Mapa przedstawiająca trasy morskie i lądowe Nowego Jedwabnego Szlaku



Źródło: <https://combined-transport.eu/the-new-silk-road-obor> (4.12.2017)

<sup>28</sup> M. Kaczmarek, *Nowy Jedwabny Szlak: uniwersalne narzędzie chińskiej polityki*, „Komentarze OSW”, <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2015-02-10/nowy-jedwabny-szlak-uniwersalne-narzedzie-chińskiej-polityki>, (dostęp: 8.12.2017).

<sup>29</sup> J. Szczudlik-Tatar, *Trzy lata Jedwabnego Szlaku: sukcesy i wyzwania*, <https://www.pism.pl/publikacje/biuletyn/nr-73-1423> (dostęp: 7.12.2017).

Projekt obejmuje kilka alternatywnych tras lądowych łączących wschodnie wybrzeże Chin z najdalszymi zakątkami Europy. Część tras Nowego Jedwabnego Szlaku przebiega mniej więcej tak samo, jak przed setkami lat. Największe zagęszczenie drogowych oraz kolejowych połączeń docelowo pojawi się w niezwykle ważnym, zwłaszcza ze względów energetycznych, regionie Azji Centralnej. Częściowo realizowany jest również pomysł budowy 6 korytarzy ekonomicznych łączących najważniejsze, ze strategicznego punktu widzenia, regiony świata z ChRL. W ich obrębie rozwinięta ma zostać nie tylko infrastruktura transportowa, ale przede wszystkim mają być prowadzone inwestycje mające na celu wzrost gospodarczy i rozwój ekonomiczny tych regionów. Wzdłuż wyznaczonych tras Nowego Jedwabnego Szlaku budowana będzie infrastruktura drogowa i kolejowa, będą powstawały gazociągi, ropociągi oraz światłowody. Morski Jedwabny Szlak będzie natomiast przebiegał od wschodniego wybrzeża Chin, poprzez Morze Południowo-Chińskie, Cieśninę Malakka, przez Zatokę Bengalską i Cieśninę Palk do wschodnich wybrzeży Afryki, a dalej przez Morze Czerwone i Kanał Sueski do południowych wybrzeży Europy<sup>30</sup>.

Inicjatywa *Belt and Road* jest projektem o niezwyklej skali zarówno geograficznej jak i ekonomicznej. Kraje przez które ma przechodzić, a które tym samym stają się jej bezpośrednimi beneficjentami, stanowią ok 65% światowej populacji (4,4 mld ludzi). PKB tych państw daje w sumie wartość równą niemal 23 biliony USD. Szacowana suma inwestycji prowadzonych na 3 kontynentach (Azji, Europie i Afryce) ma wynieść około biliona USD<sup>31</sup>. Tak ogromne przedsięwzięcie nie miało jeszcze nigdy miejsca w historii świata i jest to niezaprzeczalnie jedna z wielu przyczyn chętnego udziału w chińskiej idei tak dużej liczby krajów.

OBOR stał się przyczyną powstania licznych instytucji o charakterze międzynarodowym. W ramach inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku od 2016 roku odbywa się One Belt One Road Forum zrzeszające państwa zainteresowane udziałem w projekcie. Spotkanie to umożliwi komunikację między krajami oraz stanowi platformę

---

<sup>30</sup> *Jedwabne szlaki XXI wieku. Wizja i działania w sprawie wspólnego budowania Pasa Gospodarczego wzdłuż Jedwabnego Szlaku i Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI wieku*, Narodowa Komisja Rozwoju i Reformy, Ministerstwo Spraw Zagranicznych i Ministerstwo Gospodarki Chińskiej Republiki Ludowej, z upoważnienia Rady Państwa (Rządu), Marzec 2015, s. 11.

<sup>31</sup> P. Behrendt, *Morski Jedwabny Szlak*, „CSPA”, Analiza nr.13/2017, <http://www.polska-azja.pl/analiza-cspa-13-morski-jedwabny-szlak/> (dostęp: 30.04.2018).

do nawiązywania porozumień handlowych i politycznych między członkami. Jest również okazją do poznania chińskich planów odnośnie nowo powstałej inicjatywy<sup>32</sup>. Na samym początku istnienia inicjatywy ChRL utworzyła Fundusz Jedwabnego Szlaku z kapitałem wynoszącym 40 mld USD<sup>33</sup>. W 2016 r. z inicjatywy Chin powstał również Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych będący międzynarodową instytucją bankową zrzeszającą 70 państw, zarówno z Azji, jak i spoza regionu. Z racji ogromnego obszaru działalności, instytucjonalizacja Nowego Jedwabnego Szlaku prawdopodobnie jeszcze się zwiększy w przyszłości.

*Belt and Road* jest przez wielu postrzegana jako narzędzie tak zwanego chińskiego *soft power*<sup>34</sup>. Prowadzenie w ostatnich latach twardej polityki odnośnie m.in. sporu na Morzu Południowochińskim oraz konflikty terytorialne z sąsiadami szkodzą wizerunkowi komunistycznych Chin na świecie. W tej sytuacji władze w Pekinie szukają sposobu, aby poprawić wizerunek kraju, przyciągając tym samym inwestorów oraz otwierając sobie drogi na nowe zagraniczne rynki. Idea Nowego Jedwabnego Szlaku niosąca ogromną pomoc technologiczną i finansową dla krajów leżących na jego trasie okazała się być na to najlepszym sposobem. Chiny bowiem występują w tej inicjatywie w roli „dobrego opiekuna”, który pomaga i w dużej mierze opłaca rozwój infrastrukturalny, a więc i gospodarczy, krajów wchodzących w skład projektu. Przykryte płaszczem *Belt and Road* projekty pozwalają więc na cichą ekspansję Chin na coraz dalsze obszary nie tylko Azji, ale również Afryki i Europy<sup>35</sup>.

W rozważaniach na temat idei Nowego Jedwabnego Szlaku nie można nie poruszyć wątku dotyczącego roli Polski w chińskim projekcie oraz korzyści z niej wynikających. W ostatnim czasie w polskich mediach można było znaleźć dużo informacji o roli Polski jako „mostu” łączącego Azję i Europę Zachodnią lub wręcz „chińskiej bramy do Europy”. Określenia te dotyczą linii kolejowej biegnącej z Państwa Środka przez terytorium Polski do Niemiec i dalej na Zachód. Na naszej granicy obywa się przeladunek towarów na

---

<sup>32</sup>Oficjalna strona Belt and Road Forum, <http://oborforum.org/> (dostęp: 6.12.2017).

<sup>33</sup>M. Zaremba, *Nowy Jedwabny Szlak jako instrument chińskiej ekspansji we współczesnej gospodarce światowej*, „Zeszyty Naukowe Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego w Zielonej Górze”, nr.6/2017, s. 202.

<sup>34</sup> Soft power czyli miękka siła opiera się na możliwościach kształtowania preferencji innych nie przy użyciu przymusu czy siły ale innych metod przyciągnięcia zainteresowania, J. Nye, *Soft Power. The Means to Success in World Politics*, Public Affairs, New York 2004, s. 5-6.

<sup>35</sup>P. Behrendt, op. cit., s. 3.

pociągi o europejskim rozstawie osi. Jest to bez wątpienia duże osiągnięcie polskiej dyplomacji otwierające bezpośrednią drogę dla eksportu polskich produktów. Trzeba jednak mieć świadomość obecnej, niewielkiej roli transportu kolejowego produktów z i do ChRL związanej z wyższymi, w stosunku do transportu morskiego, kosztami oraz o wciąż ogromnym deficycie w wymianie handlowej z Chinami (przykładowo w 2015 r. wyniósł on niemal 20 mld USD)<sup>36</sup>.

### 1.2.1 Korytarze ekonomiczne

Korytarze ekonomiczne są jednym z ważniejszych elementów koncepcji Ekonomicznego Pasa Jedwabnego Szlaku. Główną motywacją do ich tworzenia jest wizja rzeczywistego lub tylko potencjalnego wzrostu ekonomicznego w danym regionie. Zazwyczaj dzieje się to poprzez wzrost wymiany handlowej pomiędzy krajami leżącymi w obrębie korytarza. Na ich terenie zachodzi również proces swego rodzaju łączenia się krajów poprzez rozwój infrastruktury transportowej oraz stosowanie polityki ułatwiającej przepływ towarów. Korytarze ekonomiczne same w sobie nie tworzą ekonomicznej siły regionu, ale nakierowują i rozszerzają już istniejący potencjał tego wzrostu. Działają jak katalizator dla rozwoju regionalnego, ułatwień handlowych i komunikacji między partnerami, tworząc w ten sposób połączenia niezbędne dla utrzymania zrównoważonej i efektywnej ekonomii regionalnej<sup>37</sup>. Zgodnie z planem Xi Jinpinga w ramach inicjatywy Pasa i Szlaku ma powstać 6 korytarzy ekonomicznych: Chiny-Mongolia-Rosja (CMREC), Chiny- Azja Środkowa –Azja Zachodnia (CCAWAEC), Nowy Eurazjatycki Most Lądowy prowadzący do Europy (NELBEC), Chiny-Pakistan (CPEC), Chiny-Półwysep Indochiński (CIPEC) oraz łączący dwa poprzednie Bangladesz-Chiny-Indie-Mjanma (BCIMEC)<sup>38</sup>. Z mapy jasno wynika, iż większość z planowanych korytarzy ekonomicznych bezpośrednio łączy Chiny z portami morskimi lub oceanicznymi. Warto zwrócić uwagę na dwa z nich: CPEC oraz BCIM otwierające Chinom dostęp do Oceanu Indyjskiego.

---

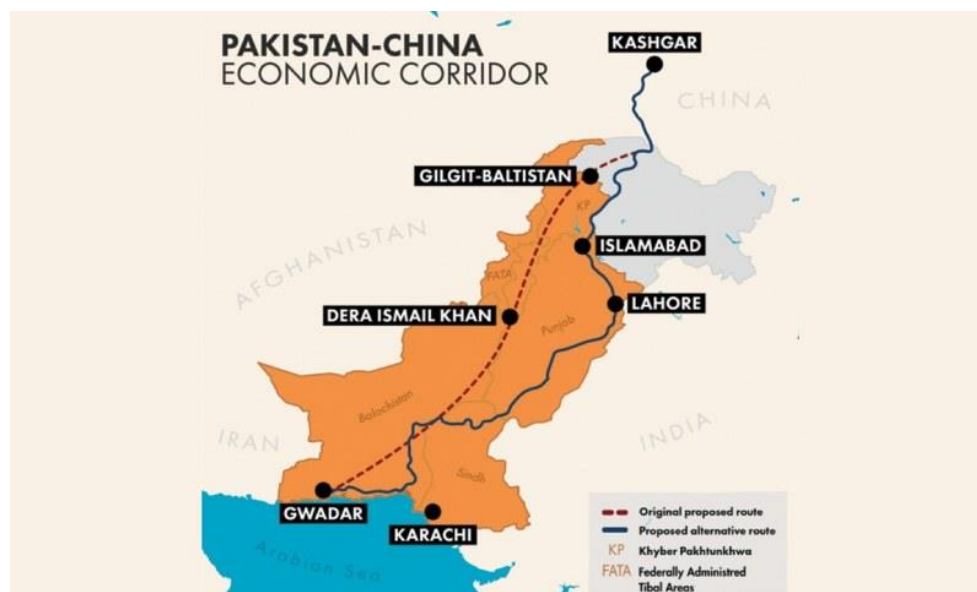
<sup>36</sup>A. Bachulska, *Chiński projekt „Nowego Jedwabnego Szlaku”. Retoryka a rzeczywistość*, (red.) Iwanek Krzysztof, Pietrewicz Oskar, „Raport Ośrodka Badań Azji”, Centrum Badań nad Bezpieczeństwem Akademii Sztuki Wojennej, sierpień 2017, s. 166, 169.

<sup>37</sup>Roshan Iyer, *BCIM Economic Corridor Facilitating Sub-Regional Development IPCS Special Report #187*, CUTS International & former Research Intern, IPCS, May 2017, s. 3.

<sup>38</sup>*The Belt and Road Initiative*, <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm> (dostęp: 3.05.2018).

China Pakistan Economic Corridor (CPEC) to inicjatywa będąca rozbudową powstałej w 1978 r., najwyżej na świecie położonej drogi międzynarodowej, Karakorum Highway łączącej Kaszgar - stolicę chińskiej prowincji Xinjiang z Islamabadem, stolicą Pakistanu. Początkowo były to dwie wąskie drogi, z powodu warunków atmosferycznych przejezdne wyłącznie w miesiącach letnich. W okresie powstawania była to inicjatywa o charakterze militarnym. Drogi posiadały bowiem parametry pozwalające na swobodne poruszanie się po niej m.in. czołgów. W roku 2013 oficjalnie ogłoszony został plan budowy korytarza ekonomicznego łączącego Kaszgar z leżącym u wybrzeży Zatoki Bengalskiej (należącej do basenu Oceanu Indyjskiego) portem w Gwadarze<sup>39</sup>.

Rys. 1. 3 Mapa przedstawiająca trasę CPEC z Kaszgaru do Gwadaru



Źródło: [http://www.khilafah.com/cpec-is-part-of-chinas-ambitious-plan-to-dominate-  
eurasia/](http://www.khilafah.com/cpec-is-part-of-chinas-ambitious-plan-to-dominate-eurasia/)(5.12.2017)

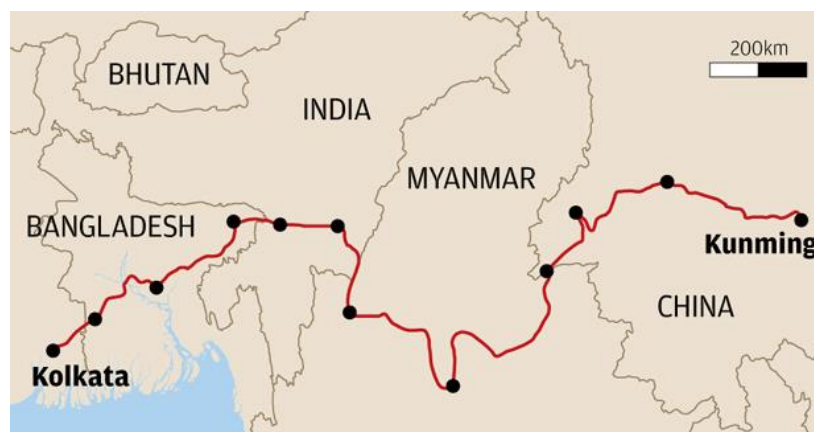
Port Gwadar znajduje się w bardzo strategicznym miejscu na mapie wybrzeża Oceanu Indyjskiego ale także, co dla Chin w kwestii położenia najważniejsze, leży on w bliskiej odległości od Cieśniny Ormuz otwierającej bezpośredni dostęp do Zatoki Perskiej. Utworzenie nowoczesnego portu połączonego bezpośrednio z rurociągami naftowymi oraz linią kolejową biegnącą aż do zachodnich prowincji Chin, otworzy przed

<sup>39</sup>A. Głogowski, *Nowy jedwabny szlak – geopolityczne znaczenie współpracy Pekinu z Islamabadem*, „Przegląd Geopolityczny”, t.16/2016, s. 15-25.

ChRL nowe możliwości transportu, zwłaszcza surowców energetycznych, dzięki któremu zostaną pominięte wąskie gardła Oceanu Indyjskiego takie jak np. cieśnina Malakka<sup>40</sup>. Dla Pakistanu udział w tej inicjatywie ma w przyszłości wygenerować ogromne korzyści. Powstanie drogowa, kolejowa oraz lotnicza sieć komunikacyjna łącząca najważniejsze miasta Pakistanu z Chinami. Planowana jest także rozbudowa i udoskonalenie Karakorum Highway tak, aby można było korzystać z niej przez cały rok, niezależnie od warunków atmosferycznych. Rozwiązany zostanie również ważny dla tego państwa problem braków energii elektrycznej. Powstaną elektrownie zarówno atomowe jak i konwencjonalne. Planowana jest również budowa połączenia światłowodowego biegnącego z Chin do Pakistanu.. Wszystkie te projekty w znacznym stopniu przyczynią się do wzrostu gospodarczego oraz poprawy jakości życia mieszkańców<sup>41</sup>. Rozbudowa CPEC to również szansa na rozwój do tej pory nieco zaniedbanej i zapomnianej prowincji Xingjiang w zachodnich Chinach.

Bangladesz-Chiny-Indie-Mjanma (BCIM) to kolejny korytarz ekonomiczny znajdujący się na terenie Azji Południowo-Wschodniej. Swoją początek bierze w mieście Kunming w prowincji Yunnan w południowo-zachodnich Chinach i biegnie przez Mjanmę i Bangladesz aż do Kalkuty w Indiach<sup>42</sup>.

Rys. 1. 4 Mapa przedstawiająca trasę BCIM z Kunmingu do Kalkuty



Źródło: <http://www.indiandefencereview.com/news/strategic-perspectives-on-chinas-south-asian-connectivity/> (5.12.2017)

<sup>40</sup>H. Yaser Malik, *Strategic Importance of Gwadar Port*, "Journal of Political Studies", Vol. 19, Issue - 2/2012, s. 61.

<sup>41</sup>A. Głogowski, op. cit., s. 15-25.

<sup>42</sup> *From Kunming to Kolkata through the BCIM route*, <https://nickledanddimed.wordpress.com/2015/01/09/from-kunming-to-kolkata-through-bcim-route-catageory-foreign-policy/> (dostęp: 5.12.2017).

Podobnie jak w przypadku początków CPEC również kraje wchodzące w skład BCIM rozpoczęły współpracę jeszcze przed powstaniem pomysłu utworzenia korytarza ekonomicznego w ramach Nowego Jedwabnego Szlaku. Już w 1990 r. profesor Rehman Sobhan zaproponował utworzenie sieci transportowej pomiędzy krajami subregionu. Z czasem zaczęły powstawać kolejne fragmenty infrastruktury drogowej i kolejowej mające na celu połączenie dwóch największych graczy regionu. Zaczęto rozwijać połączenia między chińską prowincją Yunnan a Indiami co najważniejsze poszerzając je o kolejne porty. Dało to wszystkim 4 krajom wchodzącym w skład korytarza BCIM możliwość szybkiego i łatwego transportu towarów, przez Ocean Indyjski, na wszystkie światowe rynki<sup>43</sup>.

Obszar na którym znajduje się korytarz Bangladesz-Chiny-Indie-Mjanma nie jest jednak wolny od regionalnych problemów. Trasa biegnąca przez Mjanme przechodzi przez terytorium zamieszkałe przez mniejszość etniczną Shan, natomiast fragment biegnący przez Indie przebiega przez równie niestabilny Mirpur. Podstawą dalszego rozwoju, a co za tym idzie wzrostu korzyści w obszarze korytarza BCIM jest więc obecnie wzmocnienie stabilności w regionie oraz zapewnienie sprawnego i przede wszystkim bezpiecznego przewozu towarów w obrębie inicjatywy<sup>44</sup>.

### **1.2.2. Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych – AIIB**

Jedną z głównych przyczyn powstania Azjatyckiego Banku Inwestycji Infrastrukturalnych były relacje między ChRL, Stanami Zjednoczonymi i Japonią w dziedzinie gospodarki i finansów. W Międzynarodowym Funduszu Walutowym (International Monetary Fund, IMF) oraz Banku Światowym (World Bank, WB) udział Chin nie był dotychczas wystarczający by móc nazwać je liczącym się graczem. Kiedy jednak wraz z rozwojem gospodarczym Państwo Środka wystosowało wniosek dotyczący zwiększenia swojego udziału w światowych instytucjach bankowych, tym samym naruszając panujące w nich *status quo*, wszelkie propozycje zmian spotkały się z odrzuceniem. Uważa się, że dla już wystarczająco silnej gospodarki chińskiej był to

---

<sup>43</sup>Roshan Iyer, op.cit., s. 6-7.

<sup>44</sup> O. Scanlan, *Dance of the giants: Asia's indigenous peoples between India and China*, <https://sustainablesecurity.org/2017/10/25/dance-of-the-giants-asias-indigenous-peoples-between-india-and-china/> (dostęp: 30.04.2018).

moment przełomowy. Właśnie wtedy zrodził się pomysł utworzenia chińskiej instytucji bankowej z siedzibą w Pekinie i przeważającym chińskim kapitałem, która będzie w przyszłości miała szansę stać się opozycją do już istniejących instytucji z Bretton-Woods czy bardziej regionalnie działającego ADB (Asian Development Bank)<sup>45</sup>.

Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych to międzynarodowa organizacja bankowa powołana z inicjatywy ChRL 16 stycznia 2016 r. Już w 2013 r. prezydent Xi Jinping podczas swojej przemowy w indonezyjskim parlamencie po raz pierwszy przedstawił koncepcję utworzenia AIIB<sup>46</sup>. Kolejne lata Chiny przeznaczyły na pozyskiwanie zwolenników idei utworzenia nowego banku oraz dopełnianie związanych z tym formalności. Skuteczna polityka Państwa Środka w tym zakresie doprowadziła w grudniu 2016 r. do złożenia przez 57 członków-założycieli aktu ratyfikacyjnego u depozytariusza. Wśród członków spoza regionu znalazło się m.in. 16 państw europejskich (spośród których 14 jest również członkami Unii Europejskiej, co stanowi obecnie dokładnie połowę wszystkich państw członkowskich UE<sup>47</sup>), a także np. Egipt<sup>48</sup>. Bank cały czas się rozwija. W kolejnych miesiącach do państw członkowskich dołączyło jeszcze 13 krajów (w tym dwa europejskie)<sup>49</sup>, a w przyszłości nie wyklucza się możliwości, iż zasięg tej międzynarodowej instytucji jeszcze wzrośnie.

Struktura AIIB jest dokładnym odwzorowaniem struktury Azjatyckiego Banku Rozwoju (ADB). Na czele AIIB stoi więc organ decyzyjny, czyli Rada Gubernatorów, następnie mamy Radę Dyrektorów wraz z osobą Prezesa. Rada Dyrektorów, na wzór ADB, posiada 12 członków: 9 regionalnych oraz 3 spoza regionu<sup>50</sup>. Mimo, iż Polska posiada

---

<sup>45</sup>M. Kalwasiński, *Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych - geneza i cele*, „Ekonomia XXI Wieku”, 1(13), 2017, s. 24-28.

<sup>46</sup>M. A. Weiss, *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*, Congressional Research Service, 3.02.2017, <https://fas.org/sgp/crs/row/R44754.pdf> (dostęp: 30.04.2018).

<sup>47</sup>Lista krajów członkowskich UE, [https://europa.eu/european-union/about-eu/countries\\_pl](https://europa.eu/european-union/about-eu/countries_pl) (dostęp: 02.12.2017).

<sup>48</sup>Oficjalna strona AIIB, <https://www.aiib.org/en/index.html> (dostęp: 30.11..2017).

<sup>49</sup>Ibidem.

<sup>50</sup>*Przedstawiciel Polski Zastępcą Dyrektora, członkiem Rady Dyrektorów w Azjatyckim Banku Inwestycji Infrastrukturalnych*, [http://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/wiadomosci/aktualnosci/-/asset\\_publisher/M1vU/content/przedstawiciel-polski-zastepca-dyrektora-czlonkiem-rady-dyrektorow-w-azjatyckim-banku-inwestycji-infrastrukturalnych/pop\\_up?redirect=http%3A%2F%2Fwww.mf.gov.pl%2Fministerstwo-finansow%2Fwiadomosci%2Faktualnosci%3Fp\\_id%3D101\\_INSTANCE\\_M1vU%26p\\_lifecycle%3D0%26p\\_p\\_state%3Dpop\\_up%26p\\_p\\_mode%3Dview%26\\_101\\_INSTANCE\\_M1vU\\_advancedSearch%3Dfalse%26\\_101\\_INSTANCE\\_M1vU\\_keywords%3D%26\\_101\\_INSTANCE\\_M1vU\\_delta%3D20%26\\_101\\_INSTANCE\\_M1vU\\_cur%3D7%26\\_101\\_INSTANCE\\_M1vU\\_andOperator%3Dtrue](http://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/wiadomosci/aktualnosci/-/asset_publisher/M1vU/content/przedstawiciel-polski-zastepca-dyrektora-czlonkiem-rady-dyrektorow-w-azjatyckim-banku-inwestycji-infrastrukturalnych/pop_up?redirect=http%3A%2F%2Fwww.mf.gov.pl%2Fministerstwo-finansow%2Fwiadomosci%2Faktualnosci%3Fp_id%3D101_INSTANCE_M1vU%26p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dpop_up%26p_p_mode%3Dview%26_101_INSTANCE_M1vU_advancedSearch%3Dfalse%26_101_INSTANCE_M1vU_keywords%3D%26_101_INSTANCE_M1vU_delta%3D20%26_101_INSTANCE_M1vU_cur%3D7%26_101_INSTANCE_M1vU_andOperator%3Dtrue) (dostęp: 4.12.2017).



tylko nieco ponad 1 % głosów może poszczycić się sukcesem w zakresie kadry zarządzającej. Od 2016 r. Radosław Pyffel, polski socjolog, dziennikarz, publicysta oraz były prezes think tanku Centrum Studiów Polska-Azja, pełni funkcję wicedyrektora (*Alternate Director*), Członka Rady Dyrektorów w Azjatyckim Banku Inwestycji Infrastrukturalnych<sup>51</sup>.

AIIB jest instytucją kapitałową opartą na składkach członkowskich. Początkowy kapitał wynosił 50 mld USD, jednak obecnie kwota ta sięga już ponad 100 mld USD. Siła głosu każdego państwa członkowskiego jest uzależniona od wysokości wniesionego kapitału. Na przykładzie Polski wygląda to następująco: całkowity udział państwa wynosi 831.8 mln USD (0,89% całego kapitału AIIB) co przekłada się na 11,184 głosy (1,0211% wszystkich dostępnych głosów). Dla porównania udział Chin, czyli członka z największym wpłaconym kapitałem, to obecnie 29,780.4 mln USD (31,94% całego kapitału AIIB), co daje im 300,670 głosy (27,45% wszystkich głosów)<sup>52</sup>. Wynikająca z wpłaconego kapitału liczba głosów nie daje Chinom prawa weta, co jest szeroko rozpowszechniane przez media na całym świecie. Bardzo często w tym kontekście pomija się jednak fakt, że zgodnie ze statutem banku wszelkie projekty muszą zostać przegłosowane liczbą 75% głosów, co przy ponad 27% należących do Chin oznacza, że choć oficjalnie nie posiadają prawa weta, to dysponują mniejszością blokującą, która sprawia, że bez ich zgody zasadniczo nie może w banku zostać podjęta żadna decyzja<sup>53</sup>. Państwa członkowskie z największym po Chinach wpłaconym kapitałem to Indie (8,5 % całkowitego kapitału co daje im 7,5% głosów) oraz Rosja z udziałem w wysokości 6,7% dającym jej 5,9% głosów<sup>54</sup>.

Bank ma na celu rozwój szeroko pojętej infrastruktury oraz poprawę komunikacji pomiędzy krajami azjatyckimi. To bardzo ważne zwłaszcza dla członków poza regionalnych, ponieważ bank z założenia inwestuje i pomaga wyłącznie państwom Dalekiego Wschodu. Od 2016 r. AIIB zatwierdziło realizację 21 projektów. Dziewięć z nich obejmowało sektor energetyczny w takich krajach jak Pakistan, Bangladesz, Indie, Birma czy Tadżykistan. Kolejne pięć obejmowało sektor transportu m.in. autostrada M-4 (Karakorum Highway) biegnąca przez Pakistan do Chin, która urosła do rangi niemal

---

<sup>51</sup> M. A. Weiss, op. cit., s. 8-9.

<sup>52</sup> Oficjalne strona AIIB, op.cit.

<sup>53</sup> M. Kalwasiński, op. cit., s. 31.

<sup>54</sup> Oficjalna strona AIIB, op. cit.

symbolu początkowej działalności AIIB. Projekty te mają też często charakter wielosektorowy mając na celu poprawę bezpieczeństwa oraz jakości życia mieszkańców krajów słabiej rozwiniętych<sup>55</sup>. Dodatkowo na stronie AIIB można przeczytać, iż wszelkie prace wykonywane są w trybie *lean, clean and green*. Oznacza to, że instytucja dąży do ograniczania nadmiernej biurokracji i zachowania prostoty instytucjonalnej oraz do dbania o środowisko naturalne podczas realizacji wszystkich swoich projektów<sup>56</sup>.

Biorąc pod uwagę fakt, że bank z założenia będzie udzielał grantów czy pożyczek na rozbudowę infrastruktury wyłącznie państwom azjatyckim można zadać sobie pytanie: skąd wzięło się tak duże zainteresowanie tą inicjatywą państw poza regionalnych? Odpowiedź jest prosta. Obecność w instytucji daje państwom członkowskim możliwość nawiązywania kontaktów oraz ułatwia dialog pomiędzy Europą a Azją. Dzięki temu firmy spoza regionu nie tylko dostają możliwość wzięcia udziału w przetargach na realizację projektów AIIB, ale także zyskują nową platformę, na której mogą nauczyć się współpracy z tak odmiennymi kulturowo krajami.

AIIB jest niezwykle ważny w rozważaniach na temat idei Pasa i Szlaku. Z każdym projektem coraz bardziej widoczna staje się jego rola w finansowaniu tej inicjatywy. Podany wyżej przykład pakistańskiej autostrady M-4 czy zatwierdzony projekt rozbudowy linii gazociągu w Azerbejdżanie to tylko wybrane projekty, które pokrywają się nie tylko z ideą łączności jaką niesie za sobą hasło Nowego Jedwabnego Szlaku ale przede wszystkim z trasą jaką przebiega. Większość projektów dotyczących sektora transportowego czy energetycznego pokrywa się z planowanymi lub już istniejącymi nitkami *Belt and Road*. Również kraje członkowskie AIIB w dużej mierze pokrywają się z państwami objętymi inwestycjami w ramach realizowanej inicjatywy .

---

<sup>55</sup>Oficjalna strona AIIB, op.cit.

<sup>56</sup> G. Meller, P. Pendrakowska, *Przewodnik po AIIB*, „CSPA”, <http://www.polska-azja.pl/wp-content/uploads/2017/05/przewodnik-pi-aiib.pdf> (dostęp: 4.12.2017).

## Rozdział 2.

### Chińska obecność na morzach i oceanach na przestrzeni wieków

#### 2.1. Historia chińskiego udziału w eksploatacji akwenów wodnych

Śledząc rozwój kolejnych cywilizacji na przestrzeni dziejów można zaobserwować, iż dzielą się one na powstające albo przy dużych akwenach wodnych (np. morzach czy oceanach) albo skupione wokół większych rzek. Chiny bez wątplenia zaliczają się do tej drugiej grupy. Chińska cywilizacja zrodziła się w objęciach Rzeki Żółtej i Yangzi. To właśnie tam można się dziś doszukiwać kolebki chińskiej społeczności i kultury<sup>57</sup>.

Geografia była jednym z głównych czynników kształtujących życie i mentalność ludzi zarówno w tamtych czasach jak i obecnie. Przez setki lat Chińczycy zamykali się w coraz szerszych granicach wyznaczanych przez ukształtowanie terenu. Początkowo funkcjonowali pomiędzy dwoma systemami rzeczny. Z czasem, w miarę jak powiększało się ich terytorium, dotarli do wysokich łańcuchów górskich Himalajów, pustynnych terenów na północnym zachodzie oraz rozległych stepów na północy. Dlatego, mimo iż są krajem kontynentalnym rozwija się w chińskiej kulturze poczucie izolacji. Żeby łatwiej zrozumieć przyczyny powstania takiej postawy trzeba zauważyć, że ogromna powierzchnia jaką zajmowało cesarstwo chińskie już od czasów dynastii Han (206r. p.n.e.-221r. n.e.) dająca dostęp do wszelkich surowców naturalnych i wystarczającej ilości ziemi uprawnej budowała w Chińczykach poczucie samowystarczalności. W połączeniu ze skutecznie oddzielającymi Chiny od innych cywilizacji granicami naturalnymi wpłynęło to na wytworzenie się silnego sinocentryzmu, którego najlepszym przykładem jest nazwa Państwo Środka czy określanie terytorium chińskiego jako *Tian Xia* (wszystko co pod niebem)<sup>58</sup>.

Z czasem, kiedy na Chiny zaczęły napadać koczownicze ludy z Azji Centralnej oraz z północy, a także kiedy rozpoczął się regularny handel po trasach Jedwabnego Szlaku Chińczycy nieco otwarli się na inne kultury i zwyczaje pozostając jednak przeświadczonymi o swojej nadrzędności. Skupianie się Chin na lądzie i zagrożeniach

---

<sup>57</sup>R. Kaplan, *Monsoon. Ocean Indyjski i przyszłość amerykańskiej dominacji*, tłum. Ruszkowski Janusz, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2012, str. 346.

<sup>58</sup>P. Buckley Ebrey, *Historia Chin*, tłum. I. Kałużńska, MUZA SA, Warszawa 2002, s. 13.

płynących od ludów zamieszkujących kontynent są widoczne przede wszystkim w budowie Wielkiego Muru na północnej granicy kraju. Symbol ten jest niezwykle wymowny: morze nie stanowi dla nas źródła zainteresowania, od morza nie czyha na nas zagrożenie, realne niebezpieczeństwo płynie z lądu, z północy i to tutaj skupia się cała nasza uwaga<sup>59</sup>.

Faktem, którego nie można pominąć jest to, iż Chińczycy mimo swojego lądowego charakteru i braku zainteresowania żegluga i handlem morskim byli ściśle związani z wodą. Transport po głównych arteriach rzecznych od najwcześniejszych lat stanowił ważny aspekt chińskiej gospodarki. Budowa w 605 r. Wielkiego Kanału łączącego północ z południem, którym spławiano ogromne ilości towarów to tylko jeden z przykładów chińskiego zaangażowania w kwestie bezpośrednio związane z wodą<sup>60</sup>. Kolejną są bez wątpienia wszystkie te wynalazki, bez których Era Wielkich Odkryć prawdopodobnie nie miałyby miejsca, a z pewnością nie nastąpiłoby to już w XVI w. Przede wszystkim należy wspomnieć o wynalezieniu przez Chińczyków, a z czasem zastosowaniu również na statkach, w III w. kompasu oraz takich elementów jak locja (będące opisem linii brzegowej oraz zagrożeń nawigacyjnych) czy budowie latarni morskich i infrastruktury nadbrzeżnej<sup>61</sup>.

Chińczycy przez wieki prowadzili morską wymianę handlową oraz podróżowali po okolicznych akwenach jednak działania te prowadzone były na niewielką skalę. Dopiero za czasów dynastii Song (960-1126 r. n.e.) nastąpił przełom, a Chiny zwróciły swoje spojrzenie ku morzu. Przyczyn tego zjawiska jest wiele. Jedną z głównych jest podniesienie się jakości życia ludności związane z rozwojem rolnictwa i wzrostem gęstości zaludnienia. Z czasem rosło również zapotrzebowanie na towary lokalne co stymulowało handel. Konieczność przewożenia produktów na dłuższe dystanse przełożyła się na rozwój przede wszystkim przemysłu stocznioowego. Wciąż bowiem główne drogi handlowe prowadziły przez największe chińskie rzeki. Przebywający w tym czasie w Chinach podróżnik Marco Polo opisywał w swoim dziele niewyobrazalny dla Europejczyka ruch statków, głównie towarowych, poruszających się największą chińską rzeką – Yangzi<sup>62</sup>.

Bezpośrednią przyczyną rozkwitu chińskiej floty bez wątpienia było również zachęcanie kupców do zwiększenia aktywności w dziedzinie handlu zagranicznego przez

---

<sup>59</sup>R. Sławiński, *Historia Chin i Tajwanu*, Wydawnictwo Naukowe ASKON, Warszawa 2002, s. 17-18.

<sup>60</sup>W. S. Morton, Ch. M. Lewis, *Chiny tradycja i kultura*, tłum. B. Zemanek, WUJ, Kraków 2007, s. 94.

<sup>61</sup>M. Mickiewicz, *Z dziejów żeglugi*, Nasza Księgarnia, 1971, s. 29.

<sup>62</sup>W. S. Morton, Ch. M. Lewis, op. cit., s. 119.

rządzących. Zarówno handlarze jak i urzędnicy chińscy wyruszyli więc na wody Azji Południowo-Wschodniej aby prowadzić tam interesy oraz zachęcać innych kupców do przybywania do Państwa Środka. Handel zagraniczny znacznie wzbogacał skarbiec cesarski, dzięki czemu Chiny miały pieniądze na budowę lepszych, większych i szybszych jednostek. To z kolei przekładało się na wzrost obrotów handlowych i w ten sposób cała spirala nakręcała się, prowadząc ostatecznie do rozkwitu państwa chińskiego w tamtym okresie<sup>63</sup>.

Wraz z rozpowszechnieniem żeglugi, zarówno rzecznej jak i morskiej, szedł postęp technologiczny. Metody budowy łodzi stosowane przez szkutników w Państwie Środka od wieków znacznie wyprzedzały technologię europejską. Chińskie statki z tamtego okresu – dżonki – uznawane były przez ludzi na całym świecie za najdoskonalsze statki epoki. Imponowały nie tylko rozmiarami (mogąc przewozić na pokładzie nawet tysiąc ludzi) ale przede wszystkim niezwykłymi jak na tamte czasy rozwiązaniami np. zastosowaniem grodzi wodoszczelnych, steru zawiasowego czy masztów umożliwiających pływanie zarówno z wiatrem jaki pod wiatr<sup>64</sup>.

Po upadku dynastii Song najeźdźcy (Mongolowie) przejęli zarówno flotę jak i wiele chińskich rozwiązań, które następnie wykorzystali m. in. podczas prób podbicia Japonii. Podobnie jak w przypadku chińskiej administracji, dynastia Yuan uznała wyższość chińskiej sztuki szkutniczej, która w tamtym okresie była niezwykle zaawansowana<sup>65</sup>. Chińskie wynalazki z czasem dotarły również do Europy, gdzie zostały zasymilowane, a w konsekwencji bezpośrednio przyczyniły się do dokonania przez nich Wielkich Odkryć Geograficznych.

Czasy dynastii Ming to ostatni okres ogromnego wzrostu potęgi chińskiej floty na okolicznych akwenach. Jest to szczególnie widoczne za czasów panowania cesarza Yongle kiedy wraz ze znacznym rozwojem gospodarczym Chin wzrosło zainteresowanie zarówno żeglugą dalekomorską jak i nawiązywaniem kontaktów z coraz bardziej oddalonymi partnerami handlowymi jak i dyplomatycznymi<sup>66</sup>.

---

<sup>63</sup> P. Buckley Ebrey, op. cit., s. 142-143.

<sup>64</sup> W. S. Morton, Ch. M. Lewis, op. cit., s. 143.

<sup>65</sup> W. Rodziński, *Historia Chin*, Zakład narodowy imienia Ossolińskich, 1974, s. 290-293.

<sup>66</sup> *Ibidem*, s. 147.

Najlepszym zobrazowaniem potencjału i zaawansowania technologicznego Chin w zakresie szeroko rozumianej komunikacji morskiej było siedem wypraw przeprowadzonych przez Chiny między 1405-1433 r. pod dowództwem admirała Zheng He<sup>67</sup>. Na prawie 100 lat przed wyprawą Krzysztofa Kolumba i ponad wiek przed jakże ważną dla Europy i ówczesnych odkryć geograficznych wyprawą Ferdynanda Magellana, chińska flota wyruszyła na wody Oceanu Indyjskiego aby poznać i przybliżyć chińskiemu cesarzowi nieznaną dotąd świat. Ponad 27 tysięcy ludzi rozmieszczonych na 62 dużych (do 135 metrów długości) i 255 mniejszych jednostkach to liczby, które wydają się niewyobrażalne nawet dla współczesnego człowieka<sup>68</sup>. Dla porównania Magellan w swoje, jak na Europejskie standardy, naprawdę duże przedsięwzięcie zaangażował 265 ludzi na 5 statkach. Sama skala przytłacza ogromem możliwości jakie otwierały się przed Chinami w tamtym okresie.

Przyczyny wypraw nie są dziś w pełni znane. To co wiadomo na pewno to fakt, iż handel czy kolonizacja nowych terenów (w przeciwieństwie do motywacji europejskich) nie były głównym celem ekspedycji. Priorytetem dla Chin były względy polityczne. Zhang He podczas swoich wypraw nawiązywał w imieniu cesarza relacje trybutarnych zależności. Nowym ludom ofiarowywał liczne dary, a w zamian otrzymywał „prezenty” dla cesarza<sup>69</sup>.

Ogromna skala wypraw nie dotyczyła wyłącznie liczebności floty ale również odległości jakie pokonywały statki pod dowództwem Zheng He. Pierwsze ekspedycje dotarły do wybrzeży Indii, kolejna popłynęła dalej – do Cieśniny Ormuz, bramy do Zatoki Perskiej. Ostatnie trzy wyprawy dotarły aż do wschodniego wybrzeża Afryki. Zhang He, który był muzułmaninem w trakcie swoich wielkich podróży udał się również do Mekki<sup>70</sup>.

---

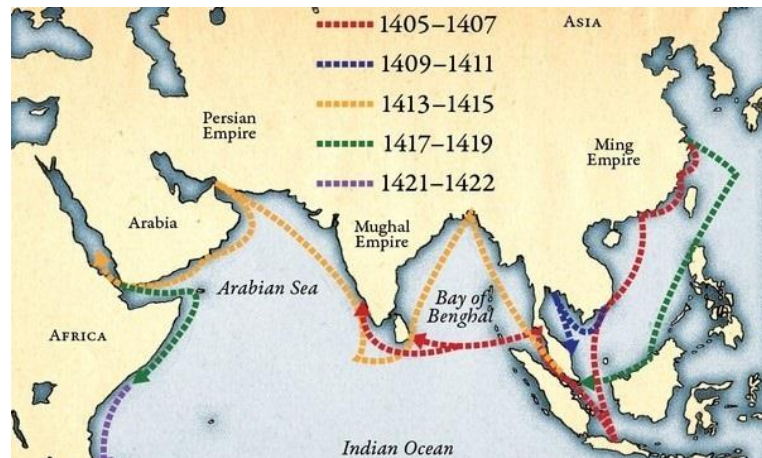
<sup>67</sup>P. Buckley Ebrey, op. cit., s. 209.

<sup>68</sup>J. K. Fairbank, *Historia Chin nowe spojrzenie*, tłum. T. Lechowska, Z. Słupski, Wydawnictwo MARABUT, Gdańsk 1996, s. 124.

<sup>69</sup>Ibidem, s. 124.

<sup>70</sup>P. Buckley Ebrey, op. cit., s. 209.

Rys. 2. 1 Mapa przedstawiająca trasy wypraw Zheng He



Źródło: <http://www.rochester.edu/newscenter/journeys-into-the-unknown-91212/>  
(dostęp: 18.02.2018)

Tym co w tych niesamowitych wyprawach budzi najczęściej emocji nie są ani przyczyny ani ich przebieg – są to skutki. Mówiąc dokładniej fakt, iż po przeprowadzonych na tak ogromną skalę ekspedycjach zamiast dalszego rozkwitu chińskiej żeglugi morskiej, rozpoczyna się dość szybki jej upadek, który po niedługim czasie zaowocował zaniechaniem niemal wszystkich zagranicznych wypraw morskich i zamknięciem się Chin na świat. Nie ma jednej bezpośredniej przyczyny takiego obrotu spraw. Z jednej strony dużą rolę odegrał fakt, iż w tamtym okresie Chiny niezbyt dobrze prowadziły politykę finansową przez co na dalsze, bez wątpienia kosztowne, wyprawy po prostu brakowało w Państwie Środka pieniędzy. Również niezwykle wpływowi, konfucjańscy uczeni nie byli zwolennikami wypraw, na których bogaciła się klasa społeczna, którą z zasady pogardzali – kupcy. Sytuacja polityczna ówczesnego państwa również miała swój udział w rezygnacji Chin z morza. Ponawiające się ataki Mongołów, a co za tym idzie konieczność obrony północnych granic odebrały priorytet wyprawom morskim<sup>71</sup>.

Wszystko to sprawiło, że Chiny ponownie skupiły się na lądzie, niemal całkowicie zamykając się na świat zewnętrzny. Na kolejne kilka wieków Państwo Środka dobrowolnie zrezygnowało z morza, porzucając cały imponujący dorobek, niszcząc statki i ograniczając handel do kilku specjalnie wyznaczonych do tego celu portów.<sup>72</sup> Czasy dynastii Ming bez wątpienia były pokazem siły i możliwości jakie drzemią w narodzie chińskim jeśli chodzi

<sup>71</sup>J. K. Fairbank, op. cit., s. 124-125.

<sup>72</sup>P. Buckley Ebrey, op. cit., s. 210.

o podróże drogą morską i choć w tamtym czasie potencjał ten nie został całkowicie wykorzystany należy mieć go na uwadze rozważając współczesną rolę Chin w międzynarodowym handlu i żegludze morskiej.

## 2.2. Chiński "Sznur Perel"

Czasy ostatniej chińskiej dynastii Qing, a także następujące po niej burzliwe lata 1912-1976 to kolejny okres w historii Chin kiedy morze pozostaje na marginesie działań polityczno-gospodarczych. Nie odbywał się w tym czasie handel zagraniczny na szeroką skalę, a Państwo Środka (szczególnie za czasów rządów Mao Zedonga) ponownie zamknęło się na kontakty ze światem zewnętrznym przekonane o swojej samowystarczalności. Zwłaszcza podczas trwania Rewolucji Kulturalnej zwolennicy Mao przejawiali wyraźną ksenofobię. Niestety wdrażana przez rząd izolacja kraju w połączeniu z nieudanymi reformami, takimi jak np. Wielki Skok Naprzód, przyczyniły się do powolnego upadku państwa chińskiego i śmierci głodowej milionów ludzi<sup>73</sup>.

Po śmierci Mao Zedonga, kiedy skutków podjętych przez niego działań nie dało się dłużej ignorować, na scenę polityczną wkroczyli ludzie świadomi konieczności dokonania w państwie znaczących zmian. Największe zasługi w tej kwestii przypisuje się dziś postaci Deng Xiaoping'a. Wprowadził on liczne reformy m.in. cztery modernizacje, które uznaje się dziś za ogromny sukces tego polityka, gdyż pomogły milionom Chińczyków podźwignąć się z biedy i stworzyły podwaliny pod dzisiejszą potęgę gospodarki ChRL<sup>74</sup>. Najważniejszym osiągnięciem Deng'a w perspektywie szeroko rozumianej geopolityki było utworzenie w 1984 r. na wschodnim wybrzeżu kraju pierwszych 4 specjalnych stref ekonomicznych (Shenzhen, Shantou, Zhuhai i Xiamen). Na ich terenie przedsiębiorcom przysługiwały liczne ulgi podatkowe oraz celne, a także ułatwienia wizowe i większa autonomia przedsiębiorstw<sup>75</sup>. Zmieniła się więc główna myśl polityczna: od samowystarczalności i antykapitalizmu Mao Zedonga do słynnego powiedzenia „nie ważne czy kot jest biały czy czarny, ważne żeby łapał myszy” głoszonego przez Deng Xiaoping'a.

---

<sup>73</sup>Ibidem., s. 309-313.

<sup>74</sup>R. Sławiński, op. cit., s. 91-92.

<sup>75</sup>A. Jagiełło, *Specjalne strefy ekonomiczne i inne obszary uprzywilejowane w Chińskiej Republice Ludowej*, „Azja-Pacyfik”, nr.3/2000 s. 216-217.



Efektom utworzenia, a w dalszej kolejności rozkwitu specjalnych stref ekonomicznych było z jednej strony przyciągnięcie zagranicznego kapitału i zachęcenie przedsiębiorców do inwestowania w Chinach, z drugiej okazja dla rządu chińskiego do obserwacji i wyciągnięcia wniosków odnośnie zasad działania mechanizmów rządzących, nieznanym im dotąd, kapitalizmem<sup>76</sup>. To jest ten moment, w którym Państwo Środka ponownie zwraca swoje oczy na świat i rozpoczyna powolną drogę na gospodarczy szczyt, która jak wiadomo zakończyła się ogromnym sukcesem.

Wraz z początkiem XXI w. Chiny przekształciły się w „fabrykę świata” specjalizując się w produkcji dóbr materialnych przeznaczonych dla masowego odbiorcy<sup>77</sup>. Taka polityka wymusiła dwie niezwykle ważne kwestie. Po pierwsze nie można było już mówić o światowej gospodarce bez uwzględnienia do niedawna niewiele znaczących w niej Chin, ale przede wszystkim otwarło i znacznie rozwinęło morską wymianę handlową kraju. Połączenia morskie od setek lat były najszybszym i najbezpieczniejszym środkiem transportu towarów na duże odległości. Kiedy więc świat zalały towary „Made in China” największe zmiany i rozkwit nastąpiły w dziedzinie infrastruktury portowej oraz budowy i modernizacji statków.

Wraz z otwarciem się Chin na świat rosło znaczenie wymiany handlowej dla gospodarki kraju. W latach 60. i 70. udział handlu w PKB Chin wynosił średnio ok. 5%. W roku 2006 wynosił już ok. 65%. Te liczby najlepiej obrazują fakt, iż przez 50 lat ChRL konsekwentnie realizowała politykę mającą na celu powiększanie zysków płynących z wymiany handlowej prowadzonej na ogromną skalę<sup>78</sup>.

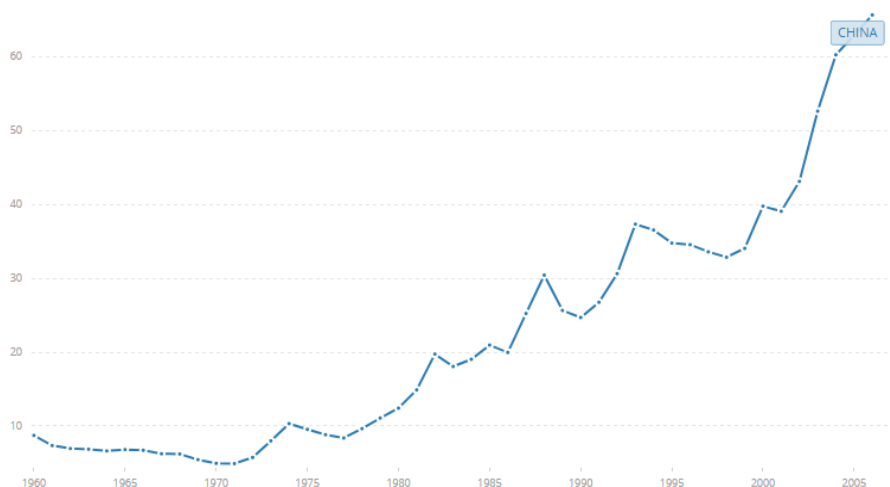
---

<sup>76</sup>Y. Yeung, J. Lee, G. Kee, *China's Special Economic Zones*, „Eurasian Geography and Economics”, vol.50/ 2009, s. 223-226.

<sup>77</sup> *Eksport towarów – ChRL*, Dane Banku Światowego, <https://data.worldbank.org/indicator/BX.GSR.MRCH.CD?locations=CN> (dostęp: 16.03.2018)

<sup>78</sup> *Procentowy udział handlu w PKB ChRL*, Dane Banku Światowego, <https://data.worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS?locations=CN> (dostęp: 22.12.2017)

Rys. 2. 2 Procentowy udział handlu w PKB ChRL w latach 1960-2015



Źródło:

<https://data.worldbank.org/indicator/NE.TRD.GNFS.ZS?end=2006&locations=CN&start=1960> (dostęp: 23.02.2018)

Tak ogromny wzrost w dziedzinie handlu niósł za sobą liczne konsekwencje. Najważniejszą z nich był niezaprzeczalnie stały wzrost gospodarczy utrzymywany przez lata na wysokim poziomie<sup>79</sup>, który miał bezpośredni wpływ na poprawę zarówno sytuacji wewnętrznej kraju jak i znaczenia Chin na arenie międzynarodowej. Kolejnym, niezwykle ważnym skutkiem rosnącej wymiany handlowej Państw Środka ze światem był wzrost obecności zarówno chińskiej floty jak i chińskiego kapitału wzdłuż wybrzeży okolicznych akwenów wodnych.

Obecność tą najlepiej opisuje szeroko rozpowszechnione dziś pojęcie chińskiego „Sznura Pereł”, które zostało po raz pierwszy użyte w 2004 r. przez amerykańskich autorów J. McDonald, A. Donahue oraz B. Danylukw raporcie *Energy Future in Asia*. Co ważne, nie jest to nazwa powstała z inicjatywy rządu chińskiego ani przez niego używana. Mamy tu więc do czynienia z próbą pewnego zaszufładowania przez Zachód chińskich działań na Oceanie Indyjskim oraz Morzu Południowochińskim w ostatnich latach<sup>80</sup>.

<sup>79</sup> PKB ChRL, Dane Banku Światowego, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.CD?locations=CN> (dostęp: 15.03.2018).

<sup>80</sup>R. Kwieciński, *Chiński „Sznur pereł”. Niektóre elementy strategii ChRL na początku XXI wieku*, [w:] *Współczesne Chiny w kontekście stosunków międzynarodowych*, (red.), J. Wardęga WUJ, Kraków 2013, s. 39.

Dzięki nowopowstałemu pojęciu działania chińskie stały się w oczach obserwatorów pewną spójną strategią. Wart zauważenia jest fakt, iż miało to miejsce dokładnie na rok przed hucznie obchodzoną w ChRL 600. rocznicą rozpoczęcia wypraw Zhang He. To niezwykle symboliczne nawiązanie do czasów niezaprzeczalnej potęgi morskiej Chin wydaje się nie być przypadkowe<sup>81</sup>. Państwo Środka po raz kolejny podkreśla w ten sposób swój zwrot ku morzu, a Zachód zaczyna coraz baczniej przyglądać się rozwojowi zarówno chińskiej floty jak i ekspansji ekonomiczno-politycznej w regionie.

„Sznur Pereł” to zbiorcze określenie dla istniejącej lub dopiero planowanej infrastruktury nadbrzeżnej budowanej przy znacznym udziale kapitałowym Chin. Składa się on z licznych portów – „pereł” leżących wokół wód Morza Południowochińskiego oraz Oceanu Indyjskiego. Zalicza się więc do niego porty znajdujące się na terenach od chińskiej wyspy Hainan, przez wyspę Woody (archipelag wysp Paracelskich), birmański port w Sittwe, bangladeski w Chittagong, Hanbantota na Sri Lance, aż po port w pakistańskim mieście Gwadar<sup>82</sup>. Podkreślić należy jednak brak imperialnego, czy neokolonialnego charakteru działań chińskich. Wszelkie poczynania Chin w regionie opierają się bowiem na zasadzie win-win, w której obie zaangażowane strony uzyskują korzyści (w tym przypadku przede wszystkim ekonomiczne).<sup>83</sup> Jest to główny powód dla którego ciężko jednoznacznie ocenić chińską obecność w Azji Południowowschodniej. Będąc świadomym nadrzędnych celów strategicznych osiąganym przez ChRL poprzez finansowanie infrastruktury regionu nie można pominąć płynącej z tego pomocy dla mniej rozwiniętych krajów regionu.

---

<sup>81</sup>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.

<sup>82</sup>S. P. Kim, *An anatomy of China's "String of Pearls" strategy*, The Hikone Ronso, no. 387, 2011, s. 23-24.

<sup>83</sup>C. J. Pehrson, op. cit., s. 3-4.

Rys. 2. 3 Mapa przedstawiająca „Sznur Perel”



Źródło: <https://southfront.org/chinas-string-of-pearls-project/> (dostęp: 25.02.2018)

Wykorzystując licznie zgromadzone rezerwy finansowe ChRL sukcesywnie pomaga mniej rozwiniętym krajom regionu inwestując m.in. w projekty infrastrukturalne na terytorium tych państw. Dzięki ofiarowanej pomocy Chiny pozyskują kolejnych lojalnych partnerów i utrzymują z nimi przyjazne relacje. To z kolei przekłada się na korzystne i potrzebne ChRL umowy na dostawę ropy, gazu, surowców czy ogólnie dostęp do rynków i terenów krajów współpracujących, umacniając w ten sposób geopolityczną dominację w regionie. Przykład Bangladeszu pokazuje jak Chiny sprytnie wykorzystując pomoc ekonomiczną jako *soft power* realizują swoje cele na cudzym terytorium. Nie chodzi tam bowiem tylko o to, żeby przejąć kontrolę nad portem Ćittagong. Chiny tworzą i dofinansowują całą infrastrukturę taką jak autostrady, rurociągi, ropociągi czy koleje, łączące wybrzeże Oceanu Indyjskiego z prowincjami chińskimi. W Bangladeszu, podobnie jak w pakistańskim porcie Gwadar, ma miejsce rozwój infrastruktury mający bez wątpienia poprawić życie mieszkających na danym terenie ludzi ale przede wszystkim jednak, zapewnić Chinom alternatywne trasy przesyłu surowców energetycznych do kraju<sup>84</sup>.

Z jednej strony Chiny pozyskują kolejne porty mogące zapewnić im bezpieczeństwo energetyczne, z drugiej inwestują w te znajdujące się w najbardziej strategicznych miejscach akwenu. Przykładem takiego portu jest bez wątpienia Hambantota

<sup>84</sup>R. D. Marshall, *The String of Pearls: Chinese maritime presence in the Indian ocean and its effect on Indian naval doctrine*, Naval Postgraduate School, 2012, s. 44-46, [https://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/27865/12Dec\\_Marshall\\_Richard.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/27865/12Dec_Marshall_Richard.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (dostęp: 30.04.2018).

na Sri Lance. Dzięki swojemu położeniu znajduje się on nie tylko blisko głównych szlaków handlowych przebiegających przez Ocean Indyjski, ale również pozwala Chinom na obecność niemal przy samym wybrzeżu indyjskim, co ma dla kraju ogromne znaczenie polityczne<sup>85</sup>. W 2017 r. została uzgodniona 99 letnia dzierżawa między rządem Sri Lanki, a chińskim przedsiębiorstwem, które podjęło się modernizacji i rozbudowy portu. Zakończyła ona długie negocjacje pomiędzy krajami i potwierdziła rosnące wpływy ChRL na terenie Sri Lanki. Kwestia ta jest niezwykle ważna w perspektywie zarówno relacji pomiędzy Chinami i Indiami jak i między Indiami a Sri Lanką<sup>86</sup>.

W całej geostrategii ogromną rolę odgrywa stolica południowej prowincji Yunnan – Kunming. Zgodnie z chińskim planem to właśnie do tego miasta ostatecznie mają docierać wszystkie trasy łączące poszczególne nadbrzeżne „perły” z Chinami. W tym celu powstaje infrastruktura drogowa, kolejowa oraz transportu rzeczno-morskiego mająca przyczynić się do usprawnienia komunikacji w regionie i zapewniająca Chinom szybki i łatwy dostęp do portów Oceanu Indyjskiego i Morza Południowochińskiego. Ogromną rolę odgrywa w tym planie jedna z największych rzek Azji – Mekong. Chiny podejmujące współpracę z Tajlandią, Birmą i Laosem planują wspólnie rewitalizować i przystosowywać rzekę do przesyłu towarów, tym samym otwierając Chinom kolejną alternatywną drogę dostaw surowców. Zapewni ona ominięcie newralgicznych w skali świata miejsc. Mamy więc do czynienia z kolejną sytuacją win-win w której z jednej strony znajduje się zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego Chinom z drugiej jednak rozwój i pomoc dla najbiedniejszych krajów Azji Południowo-wschodniej<sup>87</sup>.

Na koncepcję „Sznura Pereł” nie można jednak patrzeć wyłącznie z perspektywy Zachodu. O wiele ważniejsze mogą okazać się konsekwencje jakie wdrożenie tej strategii może spowodować w regionie. Przede wszystkim chodzi tutaj o nową, rosnącą potęgę azjatycką jaką są Indie. Kiedy popatrzymy z perspektywy Półwyspu Indyjskiego okazuje się, że „perły” chińskie na dzień dzisiejszy już niemal otaczają kraj. Nie budzi więc zdziwienia fakt, iż mieszkańcy Indii, w odróżnieniu do amerykańskich ekspertów, nie

---

<sup>85</sup> *Port of Hambantota*, Sri Lanka Port Authority, 2016, s. 5, [https://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/trade\\_proposals/Port%20of%20Hambantota%20RFP.pdf](https://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/trade_proposals/Port%20of%20Hambantota%20RFP.pdf) (dostęp: 23.04.2018).

<sup>86</sup>U. Farwa, *Hambantota Port Deal: On the Chessboard of Regional Power Politics*, „Issue Brief”, Institute of Strategic Studies, 30 sierpień 2017, s. 2.

<sup>87</sup>R. Kwieciński, op. cit., s. 40.

nazywają sieci portów ładnie brzmiącym określeniem „Sznura Pereł”, ale nieco bardziej adekwatnym z ich perspektywy pojęciem „żelaznego naszyjnika”, które bez wątpienia budzi nieco inne skojarzenia<sup>88</sup>.

Relacje chińsko-indyjskie przez lata można określić jako skomplikowane. Do dziś cieniem na relacjach dyplomatycznych obu państw leżą m.in. nieuregulowane kwestie graniczne. Choć współcześnie obserwujemy ocieplenie stosunków wynikające przede wszystkim z zacieśnienia więzi gospodarczych, poczucie osaczenia przez chińskie wpływy może zachwiać obecnie funkcjonującym, niezwykle kruchym porozumieniem. Nieufność jest określeniem najlepiej charakteryzującym wzajemne relacje dwóch pretendujących do miana mocarstwa azjatyckiego państw. Z jednej strony następuje wzrost połączeń w kwestiach gospodarczo-ekonomicznych z drugiej, Indie bacznie obserwują chińskie działania w najbliższym sąsiedztwie i są gotowe do ewentualnego kontr działania. Również tutaj mają więc miejsce bardzo napięte relacje balansujące na krawędzi konfliktu<sup>89</sup>.

W całej strategii Chin na terenie Azji Południowo-Wschodniej nie można pominąć drugiego aktora odgrywającego główną rolę w spektaklu wystawianym na tym terytorium – USA. Wiele mówi się o tym, że chińskie działania w regionie sprowadzają się do bezpośredniej rywalizacji między dwoma mocarstwami światowymi<sup>90</sup>. Walka o wpływy jest bowiem współczesną formą wojny. Kiedy patrzymy w ten sposób wody Oceanu Indyjskiego są dziś najważniejszym polem bitwy świata. Działania Chin w regionie obserwowane z takiej perspektywy pozwalają postrzegać poszczególne „perły” jako swego rodzaju trofea Chin podkreślające rosnące wpływy kraju w regionie. Budowanie kolejnych portów w najbardziej strategicznych miejscach akwenu ma więc nie tylko znacznie geopolityczne, ale co równie ważne dla ChRL stanowi deklarację rosnącej z dnia na dzień potęgi morskiej i możliwości, tego dotąd lądowego mocarstwa.

Kiedy w 2013 roku Xi Jinping ogłosił utworzenie inicjatywy Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI w. dotychczasowa koncepcja „Sznura Pereł” straciła swoje

---

<sup>88</sup>I. Bagchi, *China acquiring muscle in Asia*, „The Times of India”, <https://timesofindia.indiatimes.com/india/China-acquiring-muscle-in-Asia/articleshow/2345515.cms> (dostęp: 7.09.2017).

<sup>89</sup>A. Kuszewska, *Chiny i Indie – rywalizacja o status mocarstwa. Szanse i prognozy na przyszłość*, [w:] *Współczesne Chiny w kontekście stosunków międzynarodowych*, (red.) J. Wardęga, WUJ, Kraków 2013, s. 249, 261-263.

<sup>90</sup>K. Holdak, *Strategiczna rywalizacja Chin ze Stanami Zjednoczonymi*, „Bezpieczeństwo Narodowe”, 3-4/2007, s. 213.

znaczenie. Nie tylko bowiem całkowicie wchłonęła ją nowopowstała idea ale dodatkowo została rozciągnięta poprzez północno-wschodnie wybrzeże Afryki, aż po grecki port Pireus. W ten sposób eksperci chińscy, bogatsi o doświadczenie zdobyte przy przejmowaniu czy budowaniu kolejnych „pereł”, poszerzyli swoje geopolityczne horyzonty i połączyli Chiny z Europą. Na całej trasie zaznaczono chińską obecność zarówno w sferze ekonomicznej jak i coraz częściej militarnej. Pozostaje więc pytaniem otwartym zarówno to czy w najbliższych latach będziemy obserwować dalszy rozwój inicjatywy Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI w., a w szczególności jego wydłużenie o kolejne europejskie, afrykańskie czy azjatyckie porty jak również to, czy jest możliwa zmiana charakteru chińskiej ekspansji w kierunku militarnej dominacji.

### 2.3 Współczesny Jedwabny Szlak

Cytowana za K. Luksem i S. Szwankowskim definicja polityki morskiej stworzona przez Z. Sójkę pozwala nam zarówno zrozumieć działania kierujące rządem ChRL w ostatnich dekadach jak i rzuca nieco światła na potencjalne dalsze posunięcia geopolityczne Chin. Trudno bowiem nie zgodzić się z autorem tekstu, który stwierdza, że: „(...) Aby jednak morze mogło spełniać poważniejszą rolę w społeczno-gospodarczym rozwoju (...) i aby mogło stać się w praktyce źródłem bogactwa całego kraju, potrzebne jest przede wszystkim świadome, wszechstronne skorelowanie działania organów władzy państwowej, mające na celu prawidłowe wykorzystywanie (...) tych możliwości gospodarczych, politycznych, cywilizacyjnych i innych, jakie może dać zorganizowane obcowanie człowieka z morzem. (...) Wychodząc z tych założeń polityka morska powinna polegać przede wszystkim na wyznaczaniu podstawowych, długookresowych, spójnych w skali ogólnokrajowej celów, prowadzących do wszechstronnego gospodarczego i pozagospodarczego wykorzystania atrybutu nadmorskiego położenia kraju i do zapewnienia obronności kraju z niezbędną skutecznością, a także na ustalaniu preferowanych w danych warunkach gospodarczych, społecznych i politycznych sposobów i narzędzi realizacji tych celów, ich weryfikacji oraz zasad kontroli konkretnych przedsięwzięć realizujących te cele.”<sup>91</sup>.

---

<sup>91</sup>K. Luks, S. Szwankowski, *Transport morski w polityce transportowej państwa*, Wydawnictwo naukowe Novum, Płock-Ilawa 2001, s. 108-109.

Kiedy więc spojrzymy przez pryzmat tej definicji, widzimy, że Państwo Środka faktycznie wykorzystało i wciąż skutecznie wykorzystuje do rozwoju gospodarczego, a co za tym idzie do pomnażania bogactwa kraju, swoje nadmorskie położenie. Najlepiej obrazuje to rozkwit olbrzymich miast portowych i zagęszczenie ludności Chin skupiające się niemal wyłącznie w okolicach chińskiego wybrzeża.

Definicja ta nasuwa nam również skojarzenie z ideą Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI w. Ogłoszona w 2013 r. inicjatywa, wchodząca w skład OBOR, miała na celu budowę lub modernizację infrastruktury portowej i nabrzeżnej na trasie biegnącej od wschodniego wybrzeża Chin przez Ocean Indyjski do Afryki Wschodniej, a dalej przez Kanał Sueski aż do Europy. Głównym celem miało być utworzenie bezpiecznej drogi łączącej Azję z Europą, która czyniłaby odbywającą się wymianę handlową jeszcze szybszą i łatwiejszą. Działania w ramach Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI w. są sponsorowane w ramach AIIB oraz Funduszu Jedwabnego Szlaku, a więc głównie ze środków ChRL. Na dzień dzisiejszy powstała już bardzo liczna sieć portów, a kolejne inwestycje w tym zakresie są planowane<sup>92</sup>. To co z perspektywy ostatnich czterech lat można powiedzieć o tej inicjatywie to bez wątpienia fakt, iż jest to niezwykle przemyślana długookresowa idea, która docelowo pozwoli Chinom sprawować kontrolę nad basenem Oceanu Indyjskiego, a więc nad terenem przez który przechodzi większa część tak ważnej dla gospodarki tego kraju wymiany handlowej ze światem.

Kolejnym poruszonym w definicji aspektem polityki morskiej jest zastosowanie wszelkich narzędzi mających na celu zapewnienie skutecznej obronności kraju. Patrząc na statystyki przygotowywane co roku na potrzeby amerykańskiego kongresu nie można nie zauważyć, że rząd ChRL potraktował ten aspekt jako jeden z priorytetów. Jeszcze na początku XXI w. chińska marynarka wojenna była stosunkowo niewielka, a należące do niej okręty były jednostkami raczej starego typu. W kolejnej dekadzie Chiny postawiły więc nie tylko na wzrost liczebności floty, ale przede wszystkim na jej modernizację. ChRL jest w pełni świadoma, że współczesny przemysł zbrojeniowy to dziedzina niezwykle

---

<sup>92</sup>M. Kaczmarek, op.cit.



prężnie rozwijająca się. Dlatego wkłada wiele wysiłku i pieniędzy w modernizację swoich jednostek aby mogły dorównywać np. flocie amerykańskiej<sup>93</sup>.

Rys. 2. 4 Tabela przedstawiająca liczebność floty chińskiej (2000-2017)

**Table 6. Numbers of PLA Navy Ships Presented in Annual DOD Reports to Congress**  
(Figures include both older and less capable units—including some of questionable operational status—and newer and more capable units)

Year of DOD report	2000	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017
Ballistic missile submarines	1	1	1	n/a	1	1	1	1	2	2	2	2	3	3	4	4	4
Nuclear-powered attack submarines	5	5		n/a	6	5	5	5	6	6	5	5	5	5	5	5	5
Diesel attack submarines	~60	~ 50	~60	n/a	51	50	53	54	54	54	49	48	49	51	53	57	54
Aircraft carriers	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1	1	1
Destroyers	~20			n/a	21	25	25	29	27	25	26	26	23	24	21	23	31
Frigates	~40	~ 60	> 60	n/a	43	45	47	45	48	49	53	53	52	49	52	52	56
Corvettes	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	8	15	23	23
Missile-armed coastal patrol craft	n/a	~ 50	~ 50	n/a	51	45	41	45	70	85	86	86	85	85	86	86	88
Amphibious ships: LSTs and LPDs	almost 50	~ 40	> 40	n/a	20	25	25	26	27	27	27	28	29	29	29	30	34
Amphibious ships: LSMs				n/a	23	25	25	28	28	28	28	23	26	28	28	22	21

**Source:** Table prepared by CRS based on 2000-2016 editions of annual DOD report to Congress on military and security developments involving China (known for 2009 and prior editions as the report on China military power).

**Notes:** n/a means data not available in report. **LST** means tank landing ship; **LPD** means transport dock ship; **LSM** means medium landing ship. The DOD report generally covers events of the prior calendar year. Thus, the 2016 edition of the report covers events during 2015.

Źródło: Ronald O'Rourke, *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress*, Congressional Research Service, 1.09.2017

W kwestii obronności Chiny jednak nie tylko rozbudowują swoją flotę ale również przejawiają coraz większą aktywność na okolicznych akwenach wodnych. Zasiłując się ideą Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI w. oraz koniecznością zapewnienia bezpieczeństwa statkom handlowym na wodach Oceanu Indyjskiego okręty ChRL coraz liczniej i coraz częściej wypływają budząc niepokój krajów regionu oraz USA. Przełomowym momentem w kwestii wzrostu chińskiej obecności militarnej było utworzenie w sierpniu 2017 r. bazy wojskowej w Dżibuti, w tzw. Rogu Afryki. Jest to pierwsza zagraniczna baza wojskowa Chin tak bardzo oddalona od ChRL<sup>94</sup>. Można więc dziś doszukiwać się pewnej zmiany w charakterze prowadzonych dotąd działań zarówno w ramach inicjatywy Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI jak i szerzej rozumianej geopolityki Chin.

<sup>93</sup>R. O'Rourke, *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress*, Congressional Research Service, 2017, s. 2, <https://fas.org/sgp/crs/row/RL33153.pdf> (dostęp: 30.04.2018).

<sup>94</sup>A. Saffee, *Chinese Naval Base in Djibouti: Possibilities and Implications*, "Issue Brief", Institute of Strategic Studies, 30.08.2017, s. 2.

Kwestią zasługującą na uwagę zarówno w aspekcie zapewnienia obronności kraju jak i ekspansji Chin w ramach inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku jest sprawa portów budowanych wzdłuż wybrzeży Oceanu Indyjskiego przy udziale chińskiego kapitału lub całkowicie do nich należących. W znacznej większości są to porty handlowe, budowane w celu usprawnienia wymiany handlowej w regionie. Kiedy jednak dodamy uwagę, iż porty to taka infrastruktura, która przy niewielkim nakładzie pracy i pieniędzy może przekształcić się z cywilnej w wojskową, przyjmującą i obsługującą okręty wojenne, liczba „chińskich” portów w strategicznych miejscach Oceanu Indyjskiego budzi niepokój.

Pozostaje jeszcze jeden niezwykle ważny aspekt chińskiej aktywności na okolicznych morzach i oceanach. Wymiana handlowa Chin ma bowiem specyficzny charakter. Nie bez powodu od lat są jednym z nielicznych krajów na świecie o stałym dodatnim bilansie handlowym. Eksport ChRL jest niemal zdominowany przez towary przetworzone (94,3% całego eksportu w 2015 r.), podczas gdy import składa się w dużym stopniu z produktów nieprzetworzonych (m.in. paliwa i surowce energetyczne stanowią aż 21% całego importu)<sup>95</sup>. Przyczyna takiego zjawiska jest dość prosta do odnalezienia.

Chiny są krajem o największej populacji na ziemi, a co za tym idzie również największym konsumentem energii na świecie<sup>96</sup>. To krótkie zdanie determinuje współczesną geostrategię rządu ChRL, której priorytetem jest zapewnienie bezpieczeństwa energetycznego swoim obywatelom. Zapotrzebowanie na energię nie wynika jednak wyłącznie z ogromnej liczby ludności, ale przede wszystkim z gwałtownego rozwoju chińskiej gospodarki. W latach 2000-2009 średni roczny wzrost PKB Chin wynosił ok. 10% (USA w tym samym czasie notowało co najwyżej 2% wzrost) i choć obecnie jest to już tylko ok 6% to wciąż imponująca liczba<sup>97</sup>. Niestety tak gwałtowny rozwój musi mieć swoją cenę. Dla Chin jest nią potrzeba zdobywania surowców energetycznych, których mimo ogromnych zasobów naturalnych kraju nie mają wystarczająco dużo.

Współcześnie ChRL stara się zdywersyfikować źródła importu surowców energetycznych tak, aby jak najbardziej ograniczyć możliwość potencjalnego odcięcia kraju

---

<sup>95</sup> Baza Danych Światowej Organizacji Handlu, <http://stat.wto.org/CountryProfile/WSDB/CountryPFView.aspx?Language=E&Country=CN> (dostęp: 24.02.2018).

<sup>96</sup> Ł. Gacek, *Bezpieczeństwo energetyczne Chin. Aktywność państwowych przedsiębiorstw na rynkach zagranicznych*, Księgarnia Akademicka, Kraków 2012, s. 21-22.

<sup>97</sup> Baza Danych Banku Światowego, <https://data.worldbank.org/indicator/NY.GDP.MKTP.KD.ZG?locations=CN-US> (dostęp: 20.02.2017).

od dostaw niezbędnych towarów. Obecnie Chiny importują surowce energetyczne z krajów Azji Centralnej, Bliskiego Wschodu oraz z Afryki. Droga jaką towary muszą pokonać z każdego z tych miejsc niesie za sobą niebezpieczeństwa, które ChRL stara się dziś jak najbardziej minimalizować. Kolejne projekty realizowane pod egidą Nowego Jedwabnego Szlaku są tego najlepszym przykładem.

Surowce energetyczne dostarczane do Chin zarówno z Afryki jak i z Bliskiego Wschodu natrafiają na swojej drodze na dwie główne potencjalne przeszkody. Pierwszą z nich jest tzw. Dylemat Malakki będący rozważaniami na temat jednego z wąskich gardeł światowego handlu. Przez liczącą niecałe 3 km szerokości i ok 800 km długości cieśninę przechodzi ok. 16 mln baryłek ropy dziennie (w tym ok. 80 % importu surowców energetycznych do Chin). Łatwo więc wyobrazić sobie, że hipotetyczna sytuacja, w której przepływ statków przez cieśninę zostaje z jakiegoś powodu odcięty (zmuszając niemal połowę światowej floty handlowej do wyboru znacznie dłuższej, a co za tym idzie droższej drogi wokół archipelagów Indonezji) miałaby dramatyczny wpływ na chińską oraz światową gospodarkę<sup>98</sup>. To właśnie próba znalezienia alternatywnej drogi, pozwalającej przewozić surowce energetyczne do ChRL z ominięciem problematycznej cieśniny mogły być główną motywacją Chin do utworzenia takich inicjatyw jak CPEC czy BCIMEC. Surowce z Bliskiego Wschodu czy Azji Centralnej, dzięki rozbudowie infrastruktury komunikacyjnej, można dziś w łatwy i względnie szybki sposób przesyłać szlakami Lądowego Jedwabnego Szlaku.

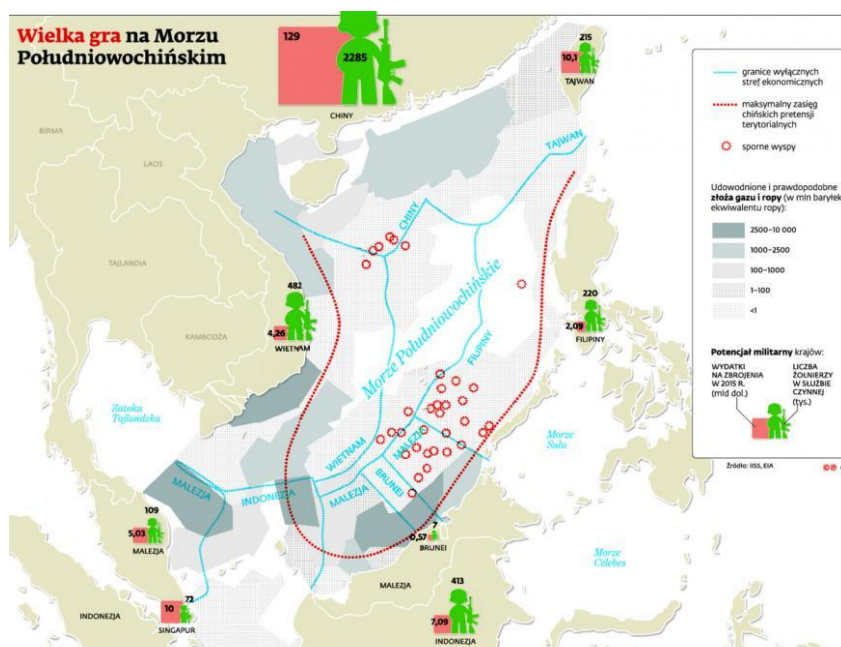
Bardzo poważną przeszkodą nie tylko dla dostaw surowców energetycznych ale dla całej wymiany handlowej ChRL może okazać się w przyszłości ewentualny konflikt na Morzu Południowochińskim. Jest to teren łączący Azję Wschodnią i Południowo-Wschodnią z Oceanem Indyjskim. Współcześnie jest to jeden z najważniejszych światowych akwenów wodnych o ogromnym znaczeniu geopolitycznym. Znajduje się w kręgu zainteresowań nie tylko państw regionu takich jak ChRL, Malezja czy Filipiny ale również np. posiadających coraz więcej interesów w rejonie Azji Południowo-Wschodniej Stanów Zjednoczonych. Na obszarze Morza Południowochińskiego znajdują się dwa niezamieszkałe archipelagi: Wyspy Paracelskie oraz Wyspy Spratly. W ostatnich latach

---

<sup>98</sup>Zhong Yu, *The Importance of the Malacca Dilemma in the Belt and Road Initiative*, Journal of Policy Science, Vol.10, 2016, s. 89.

stały się one jednak przyczyną sporu pomiędzy państwami regionu. Wokół nich znajdują się bowiem liczne zasobne łowiska, a wspólne badania potwierdziły, że pod powierzchnią dna morskiego są również duże złoża surowców. Nie bez znaczenia pozostaje także ich strategiczne położenie<sup>99</sup>. W roku 1947 rząd chiński wyznaczył tzw. „linię 11 kresek”, która dwa lata później została zmieniona na tzw. „linię 9 kresek” określającą chińskie roszczenia odnośnie terytorium Morza Południowochińskiego, argumentowane historyczną obecnością Chińczyków na tych obszarach. Niestety, wyznaczona przez nich granica przebiega przez wyłączne strefy ekonomiczne Tajwanu, Filipin, Malezji, Brunei, Indonezji i Wietnamu. Prawo międzynarodowe jest w tym konflikcie przeciwko Chinom, które swoimi działaniami łamią postanowienia m.in. konwencji o prawie morza. Sytuacja w regionie jest więc dziś bardzo napięta<sup>100</sup>.

Rys. 2. 5 Roszczenia terytorialne China na Morzu Południowochińskim



Źródło: <http://forsal.pl/drukowanie/910117> (dostęp: 23.02.2018)

<sup>99</sup>M. Kumelska, *Amerykańsko-chińskie rozbieżności na wodach Morza Południowochińskiego*, [w:] *Blżej Azji. Współczesne wyzwania dla bezpieczeństwa*, (red.) Ł. Gacek, R. Kwieciński, E. Trojnar, Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2017, s. 136.

<sup>100</sup>*China Maritime claims in the South China Sea*, "Limit in the seas", No. 143, U.S. Department of State: Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, 5 December 2014, <https://www.state.gov/documents/organization/234936.pdf> (dostęp: 30.04.2018).

Przybierające na częstotliwości działania chińskie na obszarze Morza Południowochińskiego są objawem rosnącej potęgi i poczucia siły ChRL. Regularnie mają miejsce incydenty, w które zaangażowani są np. chińscy czy wietnamscy rybacy, którzy pływają w pobliżu spornych wysp co często kończy się aresztowaniami<sup>101</sup>. Oprócz tego typu prowokacji mają miejsce również działania bardziej wyraźne w skutkach. Na wyspie Woody należącej do archipelagu Wysp Paracelskich Chiny zbudowały m.in. pas startowy. Od pewnego czasu trwa proceder militaryzacji tego regionu. Zdjęcia satelitarne pozwoliły odkryć, że w ostatnich latach ChRL buduje liczne sztuczne wyspy, które mają za zadanie pełnić dwie podstawowe funkcje. Po pierwsze po cichu poszerzać wody terytorialne państwa, po drugie stanowić niezatopialne lotniskowce i bazy chroniące południe kraju przed ewentualnymi atakami<sup>102</sup>. Pytaniem otwartym pozostaje jednak to, jak daleko jeszcze Chiny posuną się w tej kwestii.

Skutki ewentualnego konfliktu na Morzu Południowochińskim, biorąc pod uwagę ilość towarów przepływających przez jego wody, bez wątpienia odczułby cały współczesny świat. Rozwiązanie militarne zastosowane przez którąkolwiek ze stron spowodowałoby destabilizację regionu, co miałyby opłakane skutki dla światowej gospodarki. Innym sposobem rozwiązania sporu byłaby dobrowolna rezygnacja Chin z dalszej agresywnej ekspansji, ale obecnie wydaje się to być jedynie nierealnym marzeniem. Pozostaje więc ciekawie obserwować dalsze poczynania państw w jednym z najwrażliwszych punktów zapalnych współczesnego świata<sup>103</sup>.

Od rozpoczęcia wprowadzania w życie w 2013 r. inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku Chiny jedynie wzmacniają swoją wiodącą pozycję w światowej gospodarce. Zmienia się jednak ich sposób oddziaływania na resztę świata. Przez ostatnie lata można bowiem zaobserwować wyraźny spadek udziału dochodów z handlu zagranicznego w PKB Chin (od rekordowych 65% w 2006 roku do 37% w roku 2015), i to pomimo jedynie

---

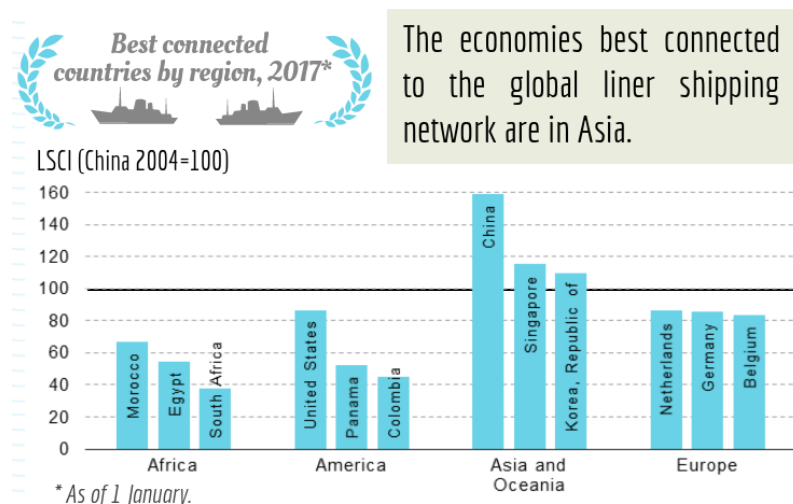
<sup>101</sup> E. Roszko, *South China Sea: The Fishermen on the Front Lines*, "The Diplomat", <https://thediplomat.com/2017/04/south-china-sea-the-fishermen-on-the-front-lines/> (dostęp: 22.02.2018).

<sup>102</sup> R. A. Bitzinger, *China's Militarisation of the South China Sea: Creating a Strategic Strait?*, "RSIS Commentary", No. 221, 1.09.2016, <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2016/09/CO16221.pdf> (dostęp: 24.02.2018).

<sup>103</sup> Bonikowska Małgorzata, Gerlach Tomasz, Szczygielski Michał, Śniadowska Adrianna, *Morze Południowochińskie: serce potencjalnego konfliktu w Azji*, Centrum Stosunków Międzynarodowych, Warszawa 2016, s. 33.

kilkuprocentowego spadku zarówno importu jak i eksportu w ostatnich latach<sup>104</sup>. Jest to bezpośrednim skutkiem wzrostu udziału inwestycji w strukturze chińskiego PKB. Inwestycji, które Chiny podejmują już nie tylko w kraju, ale przede wszystkim na całej trasie Nowego Jedwabnego Szlaku. Kolejnym ważnym aspektem w tej kwestii jest stymulowanie wewnętrznej konsumpcji w kraju, do którego od kilku lat zachęca mieszkańców rząd ChRL<sup>105</sup>. Zbalansowanie struktury chińskiego PKB jest dziś jednym z głównych celów rządzących, a inicjatywa Pasa i Szlaku ma w nich swój niezaprzeczalny udział.

Rys. 2. 6 Wykres krajów najlepiej skomunikowanych z globalną siecią żeglugi liniowej



Źródło: <http://unctadstat.unctad.org/EN/Infographics.html> (dostęp: 18.03.2018)

Najlepszym potwierdzeniem skutecznego wprowadzania w życie inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku, którego głównym celem jest przecież łącznie Chin z Zachodem, jest fakt, iż to właśnie Państwo Środka jest współcześnie najlepiej połączonym z globalną siecią morskich połączeń liniowych krajem na świecie (na podstawie wskaźnika LSCI – Liner Shipment Connectivity Index). Oznacza to również, że dostęp Chin do handlu międzynarodowego jest na dzień dzisiejszy nieporównywalnie większy, niż jakiegokolwiek innego państwa na Ziemi. Współczesne, silne i świadome tego faktu Chiny nie boją się sięgać po ten atut jeszcze bardziej rozwijając i rozbudowując zarówno flotę, jak i infrastrukturę portową w regionie i poza nim.

<sup>104</sup> Baza Danych Banku Światowego, op. cit.

<sup>105</sup> J. Fung, *China's Shift to a Consumption-Driven Economy*, "Cornell Current", <http://cornellcurrent.com/2014/11/12/chinas-shift-to-a-consumption-driven-economy/> (dostęp: 18.03.2018).

## Rozdział 3

### Zagraniczne porty i ich znaczenie dla polityki i gospodarki ChRL

#### 3.1. Port w Gwadarze

W perspektywie chińskiej ekspansji w regionie i na świecie warto odnieść się do używanego przez Hansa Morgentau'a pojęcia imperializmu gospodarczego, który – jego zdaniem – w odróżnieniu od imperializmu militarnego nie przejawia się zagarnięciem terytorium, lecz kontrolą ekonomiczną nad krajem „kolonizowanym”<sup>106</sup>. Zdaniem autorki pojęcie to bardzo dobrze obrazuje prowadzone w ostatnich latach działania chińskie na trasie Morskiego Jedwabnego Szlaku. Szczególnym przykładem takiego działania jest przejmowanie lub budowa portów na wybrzeżu Oceanu Indyjskiego i Morza Śródziemnego. Jednym z czołowych przedsięwzięć chińskich w tym zakresie jest budowa portu w pakistańskim Gwadarze.

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. Do roku 1958 było ono w posiadaniu Omanu, który jednak w latach 60. sprzedał go nowopowstającemu państwu. Od tego czasu rządzący Pakistanem marzą o zbudowaniu w tym mieście takiej infrastruktury, która pozwoliłaby w pełni wykorzystać niezwykle korzystne strategicznie położenie Gwadaru, a co za tym idzie rozwinąć gospodarkę kraju oraz wprowadzić go do grupy czołowych graczy w regionie. Niestety, jako nowopowstałe państwo kraj ten miał liczne, o wiele pilniejsze potrzeby i problemy. I w ten oto sposób wizjonerskie wyobrażenie Pakistanu jako mocarstwa morskiego musiało niestety zostać odłożone w czasie. Nigdy jednak myśl ta nie została w pełni porzucona. Dlatego, kiedy pojawiła się możliwość współpracy z inwestorami chińskimi, zostali oni przyjęci z niemal otwartymi ramionami<sup>107</sup>.

Kontakty Chin i Pakistanu zarówno w przeszłości jak i współcześnie nie były proste. Wiele historycznych aspektów rzutuje dzisiaj zarówno na wyobrażenie państw o sobie jak i na charakter wzajemnych relacji. Związek między krajami na szerszą,

---

<sup>106</sup> H. Morgenthau, *Polityka między narodami. Walka o potęgę i pokój*, przejrzał i uzupełnił Kenneth W. Thompson, przeł. Renata Włoch, Wydanie skrócone, Warszawa: Difin 2010, s. 87-88.

<sup>107</sup>R. Kaplan, op. cit., s. 91-95.

zwłaszcza pod kontem politycznym, skalę rozpoczyna się w 1950 r. kiedy to Pakistan oficjalnie przyjął politykę jednych Chin i uznał rząd Chińskiej Republiki Ludowej za jedyne legalny. Już w rok później ustanowione zostały relacje dyplomatyczne między dwoma krajami. To jednak 1963 r. najsilniej wpłynął na relację między oboma państwami ponieważ doszło wtedy do podpisania Umowy o Granicach. 2005 r. przyniósł z kolei podpisanie pierwszego Traktatu o Przyjaźni między Narodami<sup>108</sup>. Od tego czasu aż po dzień dzisiejszy wzajemne stosunki są, jak twierdzą sami zainteresowani, „wyższe niż góry i głębsze niż oceany”<sup>109</sup>. Potwierdzeniem bliskich relacji między krajami była pomoc chińska w zdobyciu przez Pakistan technologii nuklearnej w latach 70. i 80. Od tego momentu relacje w regionie weszły na inny poziom – dotyczyły już bowiem trzech państw nuklearnych: Chin, Indii i Pakistanu. Ponadto ChRL jest do dnia dzisiejszego głównym dostawcą broni dla kraju leżącego w sercu regionalnych konfliktów zarówno w Azji Południowej, jak i na Bliskim Wschodzie<sup>110</sup>.

Przyczyn chińskiej inicjatywy budowy portu w Gwadarze jest więc wiele. Większość jednak związana jest ze wspomnianym strategicznym położeniem portu na mapie świata. Przede wszystkim znajduje się on w pobliżu SLOC (Sea Lines Of Communications), co sprawia, że staje się niezwykle dogodnym miejscem dla budowy wszelkiego typu obiektów przeładunkowych. Znajduje się również bardziej na zachód niż dotychczasowe duże porty Pakistanu, co w kontekście trudnych relacji indyso-pakistańskich zdecydowanie przemawia na jego korzyść. Z jednej strony pozwala na odsunięcie z dala od Indii punktów strategicznych ważnych zarówno dla ekonomii, jak i bezpieczeństwa narodowego. Z drugiej – przybliży Pakistan do krajów położonych nad Cieśniną Ormuz zmieniając geopolityczny układ w regionie. To co w tym kontekście bez wątplenia warte jest zauważenia to fakt, iż powstanie ewentualnej drogi biegnącej przez terytorium Pakistanu, aż do portu w Gwadarze byłoby również niezwykle korzystne dla sąsiadujących z nim krajów. Afganistan, państwa Azji Centralnej czy nawet Rosja mogłyby z jego pomocą uzyskać dostęp do Oceanu Indyjskiego i tym samym zwiększyć swoje

---

<sup>108</sup> M. Faisal, *Impact of Geo-economics on Pak-China Strategic Relations*, “Strategic Studies”, Institute of Strategic Studies Islamabad, Vol. 38, Spring 2018, Number 1, s. 70-71.

<sup>109</sup> A. Kuszewska, *Stanowisko Chin wobec indyso-pakistańskiego konfliktu o Kaszmir w latach 1949-2011*, [w:] M. Pietrasiak, T. Kamiński (red.), *China Go Global, Rosnące znaczenie Chin na arenie międzynarodowej*, Zakład Azji Wschodniej, 2012, s. 178.

<sup>110</sup> *Ibidem.*, s. 176, 178-179.



możliwości w handlu surowcami mineralnymi. Taka sytuacja może wpłynąć na zmianę sojuszy i układ sił w regionie. Sam port od już momentu powstania stanie się „bramą” zarówno do Zatoki Perskiej, jak i Cieśniny Ormuz. Posiadając w swojej ofercie liczne usługi portowe, takie jak np. magazynowanie towarów, wysyłka czy przeładunek stałby się bardzo atrakcyjny i konkurencyjny zarówno dla regionalnych, jak i pozaregionalnych kluczowych światowych graczy. Bez wątplenia dodatkowym atutem jest fakt, iż port w Gwadarze jest naturalnie chroniony przed niekorzystnymi warunkami atmosferycznymi. Pozwala to minimalizować ewentualne straty przez nie powodowane. Budowa portu rozpoczęła się w 2002 r. pod kierownictwem Port Authority of Singapore (PSA). I. faza projektu obejmująca trzy wielofunkcyjne keje i powiązaną z nimi infrastrukturę zakończyła się w 2006 r. Od 2007 r. trwa II. faza rozbudowy portu prowadzona początkowo przez PSA, jednak z powodu niezdolności firmy do uruchomienia portu kontrolę nad pracami przejęła w 2013 r. chińska firma państwowa China Overseas Port Holding Company (COPHC)<sup>111</sup>. Plan rozwoju dla portu morskiego w Gwadarze na terenie ponad 18 tys. ha obejmował szereg aspektów. Przede wszystkim powiększenie o 400 ha powierzchni portu. Dodatkowo powstanie na północy miasta Specjalnej Strefy Ekonomicznej o powierzchni 4 tys. ha. Przy porcie planowano utworzyć rafinerie o powierzchni 1 tys. ha. Zwieńczeniem projektu był plan utworzenia strefy mieszkalnej na północ od już istniejącego miasta portowego. Najważniejszym aspektem powstania portu była jednak idea połączenia Gwadaru za pomocą CPEC z chińską prowincją Xingjiang. Prace w tym zakresie obejmowały zarówno budowę dróg, kolei jak i rurociągów i ropociągów. Umożliwiłoby to bezpośredni transport np. surowców energetycznych do ChRL, a także chińskich produktów poprzez Ocean Indyjski do Afryki czy Europy. Dodatkowym celem w ramach CPEC była budowa szybkich i nowoczesnych połączeń z krajami sąsiednimi takimi jak np. Afganistan<sup>112</sup>.

Dla Pakistanu konsekwencje powstania portu bez wątplenia są znaczące. Dotyczy to zarówno tych pozytywnych, jak i niestety negatywnych. Najważniejszą z nich jest niezaprzeczalnie zacieśnienie więzi z Chinami. Dzięki temu Pakistan uzyskał silnego sojusznika w regionie, który może okazać się niezwykle istotny w przypadku ewentualnego

---

<sup>111</sup> Mir Sherbaz Khetrin, *The Potential and Prospects of Gwadar Port*, “Strategic Studies”, Institute of Strategic Studies Islamabad, Vol. 34 and 35, Winter 2014 and Spring 2015, Numbers 4 and 1, s. 74-76.

<sup>112</sup> H. Y. Malik, op. cit., s. 60.

konfliktu z Indiami. Jednocześnie tak silny partner bez wątpienia może mieć wpływ na stabilizację relacji między zwaśnionymi krajami a w szerszej perspektywie nawet w całym regionie. Kolejnym aspektem jest oczywiście ogromny rozwój infrastruktury kraju, a co za tym idzie całej gospodarki, którego Pakistan nie byłby w stanie osiągnąć samodzielnie. Chińskie inwestycje pomogą rozpędzić się pakistańskiej gospodarce, a to może z kolei przełożyć się na wzrost bezpieczeństwa i zadowolenia mieszkańców w kraju. Dodatkowo obecność tychże inwestycji może zachęcić inwestorów z innych krajów do ulokowania swojego kapitału właśnie w prężnie rozwijającym się Pakistanie<sup>113</sup>. Rola tego państwa jako swego rodzaju pośrednika umożliwiającego dostęp dla krajów Bliskiego Wschodu i Azji Centralnej do Oceanu Indyjskiego oraz SLOC jeśli zostanie dobrze wykorzystana, może pozwolić Pakistanowi czerpać znaczne zyski z handlu międzynarodowego. Może również przyczynić się do poprawienia relacji między sąsiednimi krajami, a co za tym idzie, do ustabilizowania sytuacji w całym regionie. Pakistański Gwadar oraz CPEC mogą więc okazać się skutecznym sposobem na rozwiązanie np. konfliktu w Afganistanie. Niestety, chińskie inwestycje mają dla kraju również wiele negatywnych skutków. Pierwszy, to silne uzależnienie się Pakistanu od ChRL. Ogromne pieniądze zainwestowane np. w Gwadarze mogą łatwo stać się kartą przetargową dla Chin w osiągnięciu swoich celów kosztem Pakistanu. Problemem są również zmiany w społeczeństwie spowodowane dużą migracją chińskich robotników i kadry zarządzającej na tereny zamieszkałe przez ludność miejscową. Odmienność kulturowa i chińska niechęć do asymilacji mocno odbijają się na życiu Pakistańczyków. Kwestia ta jest jeszcze zbyt nowa by móc dokładnie określić jej wpływ na przyszłość Pakistańczyków, ale bez cienia wątpliwości masowe migracje Chińczyków stanowią zagrożenie dla tożsamości narodowej i religijnej muzułmańskiego Pakistanu<sup>114</sup>.

Chiny wydają się być głównym beneficjentem inwestycji w Pakistanie, mimo iż są one prowadzone na zasadzie *win-win*. ChRL bez wątpienia zyskuje w tej relacji o wiele więcej. Przede wszystkim poprzez zapewnienie sobie dostępu do świetnie strategicznie ulokowanego portu na Morzu Arabskim. Dzięki możliwości wykorzystywania portu

---

<sup>113</sup> *China-Pakistan Economic Corridor brings economic benefits to Pakistan: report*, "XinhuaNet" [http://www.xinhuanet.com/english/2018-03/02/c\\_137009278.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-03/02/c_137009278.htm) (dostęp: 5.05.2018).

<sup>114</sup> Upasana Bhat, *Analysis: China's growing presence in Pakistani media*, "BBC", <https://monitoring.bbc.co.uk/product/c1do6djm> (dostęp: 21.05.2018).

w Gwadarze, droga z krajów Bliskiego Wschodu do Chin skróci się z 16 tys. km do 2,5 tys. Jest to ogromna oszczędność zarówno czasu jak i pieniędzy. Dodatkowym atutem w tym aspekcie jest fakt, iż droga surowców przez port w Gwadarze do Chin omija newralgiczne miejsce jakim jest Cieśnina Malakka, przez którą przechodzi dziś niemal 80% chińskiej wymiany handlowej ze światem. Stworzenie alternatywnej drogi zwiększy chińskie poczucie bezpieczeństwa i znacznie utrudni ewentualne odcięcie Chin od niezbędnych dostaw surowców przez potencjalnych nieprzyjaciół. Zarówno CPEC jak i wieńczący go port w Gwadarze wpisują się więc w chińską politykę zapewniania bezpieczeństwa energetycznego poprzez dywersyfikację źródeł oraz kontrolę nad łańcuchem dostaw surowców<sup>115</sup>. Budowa tak ogromnych inwestycji, głównie infrastrukturalnych, to jednak przede wszystkim podkreślanie oraz coraz większe umacnianie pozycji Chin w regionie. W Pakistanie powstaje dziś swego rodzaju model pokazujący chińskie możliwości. Jednym z celów takiego działania jest zachęcenie innych państw do angażowania się w chińskie projekty. Cała koncepcja CPEC wpisuje się również w chińską strategię mającą na celu rozwój zachodnich prowincji kraju takich jak m.in. Xingjiang. Pobudzenie rozwoju na tych trudnych terenach przyniesie korzyści zarówno dla gospodarki obu krajów, jak i podniesie poziom bezpieczeństwa w regionie<sup>116</sup>.

Port w Gwadarze wydaje się więc być kwintesencją promowanej przez Chiny idei Pasa i Szlaku. Pakistan to jednak kraj niezwykle niestabilny, stanowiący jeden z najgorętszych potencjalnych punktów zapalnych na świecie. Z tego powodu powodzenie chińskiej inicjatywy przemienienia m.in. dzięki CPEC portu w Gwadarze w centrum przeładunkowe regionu pozostaje wciąż pod znakiem zapytania. Biorąc pod uwagę ogromny kapitał chiński zainwestowany w realizację projektów w pakistańskim porcie jest to niezwykle ważna kwestia w rozpatrywaniu zarówno relacji chińsko-pakistańskich, jak i samego ekonomicznego zaangażowania Chin w kraju, a co za tym idzie opłacalności całej inwestycji. Niezaprzeczalnie, już zrealizowane projekty wpłynęły zarówno na rozwój Pakistanu, jak i poprawę jakości życia mieszkańców. Nie można jednak zaprzeczyć, że koszty społeczne chińskich działań w kraju są ogromne. Problem ten jest dziś niestety

---

<sup>115</sup> N. Naseem, *Geopolitical Value of Gwader for the Region (Mainly for Pakistan, China and the Region)*, "A Research Journal of South Asian Studies", Vol. 29, No.2, July - December 2014, s. 520-525.

<sup>116</sup> *Economic Watch: Economic development in Xinjiang on fast lane*, "XinhuaNet", [http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/11/c\\_136435987.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/11/c_136435987.htm) (dostęp: 21.05.2018).

często pomijany w analizach działania Państwa Środka w ramach inicjatywy *Belt and Road* na całym świecie. Dla Chin Pakistan z portem w Gwadarze to strategiczna „perełka”, która jak mało które miejsce na ziemi może pomóc w zapewnieniu ChRL upragnionego bezpieczeństwa energetycznego. Należy sobie jednak ciągle zadawać pytanie jakim dzieje się to kosztem i czy w ostatecznym rozrachunku najbardziej na tej pomocy nie ucierpią zwykli mieszkańcy Pakistanu. Podobne pytania pojawiają się w odniesieniu do wszelkich inicjatyw podejmowanych przez Chiny na całym świecie.

### **3.2. Port w Pireusie**

Próba odnalezienia kolebki kultury europejskiej niewątpliwie prowadzi do basenu Morza Śródziemnego i powstających w jego obrębie cywilizacji. Swego rodzaju centrum tej kolebki stanowiło państwo-miasto Ateny. Dziś pełni ono funkcję stolicy Grecji, w czasach starożytnych było jednak czymś znacznie więcej. Było jak bijące serce regionu, z którego wpływy rozlewały się na cały obszar Morza Śródziemnego i na tych terenach są widoczne do dnia dzisiejszego. Jedną z przyczyn tak wielkiego znaczenia Aten przez wieki był fakt posiadania bezpiecznego dostępu do morza. Naturalny port w Pireusie i droga do niego prowadząca zostały otoczone murem, co gwarantowało zabezpieczenie towarów i ludzi, którzy mogli prowadzić spokojny handel z resztą świata. W okresie „złotego wieku” Aten, gdy ich port na potrzeby Związku Morskiego budował okręty dla całego regionu, to właśnie od pracy Pireusu zależało bezpieczeństwo całej Grecji. Same Ateny zaś, dzięki obrotom z portu, rosły zarówno w potęgę jak i bogactwo. Większość niezwykłych zabytków starożytnych Aten to właśnie wynik tej rozwiniętej działalności gospodarczej<sup>117</sup>. Dzisiejsza obecność chińska na terenie Pireusu, stanowiącego niegdyś kolebkę cywilizacji europejskiej nabiera niemal symbolicznego znaczenia.

---

<sup>117</sup> J. Wolski, op. cit., s. 160-161.

Rys. 3. 1 Mapa przedstawiająca położenie portu w Piraeusie względem Aten



Źródło: <http://www.mapgraphics.com.au/gallery.php?gallery=historical> (dostęp: 1.05.2018)

Znaczenie Morza Śródziemnego dla Europy było niemal równie wielkie 2 tys. lat temu jak jest obecnie, zarówno pod względem gospodarczym (ponieważ to po jego wodach odbywała się większość wymiany handlowej) jak i w kwestii bezpieczeństwa międzynarodowego. W 480 r. p.n.e. podczas bitwy pod Salaminą w basenie Morza Śródziemnego po raz pierwszy spotkały się zbrojnie Europa z Azją. Prawie 3 tys. lat później znów dochodzi w tym miejscu do spotkania, tym razem jednak w ramach pokojowej współpracy. Dzięki współpracy rządów obu państw udało się poprzez port w Piraeusie przeprowadzić skuteczną ewakuację 35 tys. chińskich obywateli z Libii w 2011 r. Tego typu działanie to niewątpliwym przejawem zbliżenia się Chin i Grecji do siebie<sup>118</sup>. Z biegiem lat współpraca Azji z krajami leżącymi u wybrzeży Morza Śródziemnego (a szczególnie Grecją, z jej najważniejszym portem, Piraeusem) jedynie rosła.

Rok 2009 okazał się być przełomowym dla dalszych losów greckiego portu. W czasie narastającego kryzysu gospodarczego, chińska firma COSCO (China Ocean Shipping Company) Pacific uzyskała od rządu greckiego koncesję na wykorzystywanie części terminala kontenerowego na okres 35 lat za łączną sumę 4,3 mld USD. Na podstawie tej umowy COSCO Pacific przejęło kontrolę nad moło II. oraz nad dokończeniem budowy moło III., zobowiązując się jednocześnie do wprowadzenia w przyszłości zmian

<sup>118</sup> *The Geopolitical Relevance of Piraeus and China's New Silk Road for Southeast Europe and Turkey*, F. P. van der Putten (red.), "Clingendael Report", Netherlands Institute of International Relations, 2016, s. 19, [https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Report the%20geopolitical relevance of Piraeus and China's New Silk Road.pdf](https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Report%20the%20geopolitical%20relevance%20of%20Piraeus%20and%20China's%20New%20Silk%20Road.pdf) (dostęp: 30.04.2018).

modernizacyjnych w ich obrębie. Molo I. pozostawało pod zwierzchnictwem Pireus Port Authority (OLP), rządowej firmy, która wcześniej sprawowała kontrolę nad całym portem w Pireusie<sup>119</sup>.

Firma COSCO Pacific to piąty największy operator terminali kontenerowych na świecie. 43% udziałów firmy posiada chiński COSCO Holdings. Jest on właścicielem COSCO Container Lines (piątej największej firmy kontenerowców liniowych na świecie) oraz COSCO Bulk Shipping Group (posiadającej największą flotę do przewozu suchych ładunków masowych) COSCO Holdings z kolei w 53% należy do COSCO Group – chińskiego państwowego koncernu, będącego największą firmą transportową w ChRL<sup>120</sup>. Rozważając działania COSCO Pacific w Pireusie nie można więc zapominać, że jest to firma w dużym stopniu państwowa, a więc realizująca politykę Chińskiej Partii Komunistycznej.

Korzyści płynących z przejęcia portu przez COSCO Pacific jest wiele. Przede wszystkim są one związane z możliwością wykorzystywania w porcie najnowszych dostępnych technologii. Dodatkowo COSCO Pacific to główna firma transportowa na trasie Chiny-Europa co sprawia, że jej ogromna flota stanowi dużą część klientów portu. Ze względu na przynależność firmy do sojuszu Green Alliance, w skład którego wchodzi m.in. K-Line czy Yang Ming również te firmy chętniej korzystają z usług portu w Pireusie. W ślad za nimi podążają także inne większe firmy transportowe pokonujące trasę Azja-Europa takie jak np. Maersk Line czy CMA CGM<sup>121</sup>.

W 2016 r. Pireus Port Authority zostało poddane prywatyzacji, a 67% udziałów wykupiło COSCO Pacific. (51% za kwotę 280 mln EUR oraz możliwość wykupienia kolejnych 16% za dodatkowe 50 mln EUR po upływie pięciu lat pod warunkiem, dokonania przez stronę chińską kolejnych modernizacji portu). Na mocy tej umowy COSCO Pacific zostało właścicielem oraz operatorem nie tylko mola kontenerowego

---

<sup>119</sup> P. Glyniadakis, *The case of the Piraeus Port as a gateway for the Balkan region and Central- Eastern European countries*, Erasmus University Rotterdam, 2015/2016, s. 33, <file:///C:/Users/User/Downloads/M.-Glyniadakis-P.-Pavlos-Glyniadakis-Thesis.pdf> (dostęp: 30.04.2018).

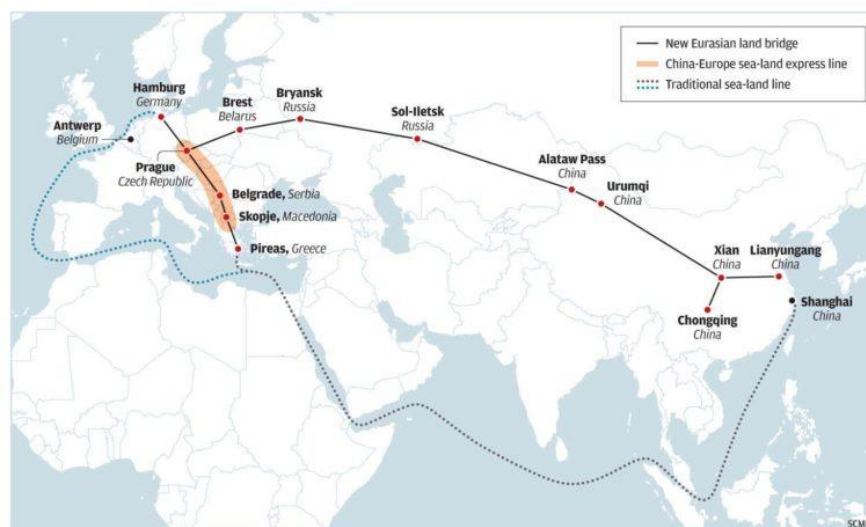
<sup>120</sup> F. P. van der Putten, *Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands*, "Clingendael Report", Netherlands Institute of International Relations, 2014, s. 9, <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/2014%20-%20Chinese%20investment%20in%20Piraeus%20-%20Clingendael%20Report.pdf> (dostęp: 30.04.2018).

<sup>121</sup> F. P. van der Putten, M. Meijnders, *China, Europe and the Maritime Silk Road*, "Clingendael Report", 2015, s. 11, [https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/China Maritime Silk Road.pdf](https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/China%20Maritime%20Silk%20Road.pdf) (dostęp: 30.04.2018).

I, II i III ale także portu przeznaczonego dla promów, przystani dla statków rejsowych, terminala samochodowego, urządzeń do naprawy statków oraz nieruchomości przylegających do portu<sup>122</sup>.

W czasie zarządzania przez chińską firmę nastąpiły w porcie znaczące zmiany. W okresie 2009-2013 port w Pireusie znajdował się na czele światowego rankingu najszybciej rozwijających się portów (ze wzrostem wynoszącym 476%). W 2014 r. Pireus został sklasyfikowany na 8. miejscu w rankingu portów o największej przepustowości kontenerów w Europie (dla porównania w 2000 r. znajdował się na miejscu 13)<sup>123</sup>. Natomiast w perspektywie światowej znajduje się dziś na 38. miejscu (porównując z 93. w 2010 r.). Przed przejściem portu przez chińską firmę przez grecki terminal przechodziło około 900 tys. kontenerów. W roku 2016 była to już zawrotna liczba 37 mln<sup>124</sup>. Gruntowna modernizacja portu bez wątpienia przyczyniła się więc do wzrostu atrakcyjności i konkurencyjności Pireusu na tle innych portów w basenie Morza Śródziemnego.

Rys. 3. 2 Przebieg Nowego Jedwabnego Szlaku do Europy



Źródło: <http://www.eurasianbusinessbriefing.com/eu-investigates-chinese-plans-belgrade-budapest-rail-link/> (dostęp: 1.05.2018)

<sup>122</sup>The Geopolitical Relevance (...), op.cit., s. 12.

<sup>123</sup> D. Spyrou, *Piraeus Port Authority: Current Situation and Future Challenges*, International Maritime Statistics Forum, 2016, s. 8, [http://www.imsf.info/media/1287/ppa\\_imsf\\_presentation.pdf](http://www.imsf.info/media/1287/ppa_imsf_presentation.pdf) (dostęp: 3.05.2018).

<sup>124</sup>Greece's Piraeus port enters new era with increasing handling capacity, "Hellenic Shipping News", <https://www.hellenicshippingnews.com/greeces-piraeus-port-enters-new-era-with-increasing-handling-capacity/> (dostęp: 30.04.2018).

Kontrola nad portem w Pireusie ma dla Chin ogromne znaczenie strategiczne głównie ze względu na jego położenie. Grecja to jeden z najbardziej wysuniętych na południe krajów europejskich (dodatkowym atutem jest jej przynależność do Unii Europejskiej). Jednocześnie Pireus to dziś jeden z pierwszych po wypłynięciu z Kanału Sueskiego tak dobrze wyposażonych portów, który ma możliwość przyjmowania nawet największych jednostek<sup>125</sup>. Najważniejsza jednak, zwłaszcza z perspektywy inicjatywy Pasa i Szlaku, jest możliwość uczynienia z portu w Pireusie nowej „bramy do Europy”. Na dzień dzisiejszy bowiem porty Morza Śródziemnego, to w większości jedynie porty tranzytowe. To kraje Europy Północnej takie jak Niemcy czy Dania z największymi portami jak np. Rotterdam pełnią współcześnie funkcję „bramy” i to tam dopływają kontenerowce przewożące towary np. z Azji przeznaczone na rynek Europy Zachodniej oraz Środkowo-Wschodniej. Równocześnie z rozbudową portu w Pireusie chińscy inwestorzy rozwijali więc infrastrukturę kolejową zarówno wewnątrz państwa greckiego, jak i w sąsiadujących krajach w ramach inicjatywy utworzenia korytarza szybkiej kolei przez Europę. Z jego pomocą produkty przeznaczone na rynek europejski mogą dopływać do greckiego portu i stamtąd wyruszać pociągami do miejsc docelowych. W ten sposób znacznie skrócona została droga statków, co bezpośrednio wpływa na obniżenie kosztów transportu<sup>126</sup>. Jest to niezwykle ważna kwestia biorąc pod uwagę fakt, iż UE jest jednym z największych importerów chińskich produktów, a Chiny są coraz większym rynkiem zbytu dla europejskiego eksportu<sup>127</sup>.

Przykładem skutecznego wykorzystania chińskiej inicjatywy alternatywnej drogi do Europy Centralnej jest działalność chińskiej firmy Hewlett-Packard (HP). W 2013 r. rezygnując z dotychczasowej współpracy z portem w Rotterdamie rozpoczęła ona kooperację z Pireusem do którego zaczęły trafiać wszystkie komponenty oraz gotowe produkty na rynek europejski. Dalej przeładowane na pociągi docierały do centrum logistycznego w Pradze skąd były wysyłane do poszczególnych klientów na terenie niemal całej Europy, Azji Centralnej czy Afryki Północnej. W ślad za firmą HP poszły inne

---

<sup>125</sup> C. Moutzouris, *Greek Ports look south and east through the Suez Canal*, “EENMA”, <http://www.shortsea.gr/greek-ports-look-south-and-east-through-the-suez-canal/> (dostęp: 2.05.2018).

<sup>126</sup> *Belgrade-Budapest railway construction starts*, “XinhuaNet”, [http://www.xinhuanet.com/english/2017-11/29/c\\_136787298.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-11/29/c_136787298.htm) (dostęp: 3.05.2018).

<sup>127</sup> Dane Światowej Organizacji Handlu, <http://stat.wto.org/CountryProfile/WSDBCountryPFView.aspx?Country=CN> (dostęp: 30.04.2018)



wielkie koncerny takie jak np. Samsung, Huawei czy ZTE. IKEA, Dell czy Lenovo na dzień dzisiejszy rozważają otwarcie swoich centrów dystrybucyjnych na terenie Pireusu<sup>128</sup>.

Mimo, iż rozpoczęcie funkcjonowania chińskiej firmy COSCO Pacific na terenie portu w Pireusie miało miejsce na kilka lat przed ogłoszeniem przez Xi Jinpinga inicjatywy *Belt and Road*, doskonale się w nią wpisuje. Zarówno cały proces przejęcia, jak i kompleksowość działań, to typowe cechy przejawiane przez chińskie firmy działające w ramach tej inicjatywy. Wraz z przejęciem portu następuje niemal natychmiastowa rozbudowa sieci komunikacyjnych pozwalających na jak najlepsze połączenie danego elementu z pozostałymi, znajdującymi się w polu zainteresowania chińskiego inwestora. Port w Pireusie to niemal modelowy przykład takiego procesu. Podczas rozbudowy portu powstawały zarówno drogi jak i połączenia kolejowe umożliwiające transport towarów i ludzi bezpośrednio z portu w głąb Europy. Innym przykładem są starania COSCO Pacific o otwarcie bezpośrednich lotów do Pekinu z międzynarodowego lotniska w Atenach w 2016 r.<sup>129</sup>.

Porty będące „perłami” chińskiej inicjatywy to bez wątpienia kluczowe punkty geostrategii ChRL. Z tego właśnie powodu należy zwracać na nie szczególną uwagę podczas analizy chińskich działań na świecie. Nie tylko w regionie Oceanu Indyjskiego, ale również w Europie celem wydaje się być zdobycie jak największej ilości strategicznie położonych portów. Sukces Pireusu bez wątpienia dodał Chinom odwagi i pewności do realizacji kolejnych przejęć czy inwestycji w tak ważnym z punktu geopolityki świata regionie jakim jest basen Morza Śródziemnego.

### **3.3. Baza wojskowa w Dżibuti**

Dżibuti (ang. Djibouti) to bardzo mały kraj (23 tys. km<sup>2</sup> i niecałe 900 tys. mieszkańców) o ogromnym znaczeniu geopolitycznym. Wynika ono z kilku zasadniczych kwestii. Najważniejsza z nich to bez wątpienia strategiczne położenie kraju. Mieści się on bowiem na łączeniu Morza Czerwonego z Zatoką Aden stanowiąc część. „Rogu Afryki”. Na kontynencie sąsiaduje z Erytreą, Somalią i Etiopią oraz pośrednio z leżącym po drugiej

---

<sup>128</sup> F. P. van der Putten, *Chinese Investment ...*, op.cit., s. 16-17.

<sup>129</sup> *Chinese Piraeus Operator Cosco Brokering Athens-Beijing Direct Flight Link*, “The National Herald”, <https://www.thenationalherald.com/142282/chinese-piraeus-operator-cosco-brokering-athens-beijing-direct-flight-link/> (dostęp: 1.05.2018).

stronie cieśniny Bab al-Mandab Jemenem<sup>130</sup>. Położenie geograficzne determinuje zarówno polityczne jak i gospodarcze decyzje kraju. Dla przykładu, dzięki połączeniu kolejowemu z Addis Abebą, (od lat, aż po dzień dzisiejszy) Dżibuti pełni rolę portu dla pozbawionej dostępu do morza Etiopii, która posiada największą i najszybciej rozwijającą się gospodarkę w regionie<sup>131</sup>. Nerozerwalną kwestią związaną z niezwykle atrakcyjnym położeniem geograficznym kraju jest jego bliskość względem SLOC. Wzdłuż granic Dżibuti przebiega bowiem jeden z najważniejszych szlaków morskich, który ułatwia transport dużych ilości towarów i jest miejscem przewozu kluczowych towarów w handlu morskim, takich jak np. ropa naftowa. Jednocześnie kraj ten leży u wybrzeży jednego z najbardziej strategicznych przewężeń w światowym handlu międzynarodowym porównywalnym z Cieśniną Malakka, Kanałem Sueskim czy Kanałem Panamskim<sup>132</sup>. To rodzi skojarzenia z podobnie ulokowanym krajem Azji Południowo-Wschodniej. Dżibuti bowiem zdaje się mieć dziś aspiracje, aby stać się Singapurem wschodniej Afryki i ma ku temu wszelkie predyspozycje. Wciąż wymaga to jednak jeszcze sporych inwestycji zwłaszcza w infrastrukturę kraju. Ogromny potencjał tego miejsca jest jednak niezaprzeczalny.

Rys. 3. 3 Mapa prezentująca położenie geograficzne Dżibuti



Źródło: <http://www.guidemondialdevoyage.com/country/75/map/Afrique/Djibouti.html>  
(dostęp: 3.05.2018)

<sup>130</sup> Djibouti, "The World Factbook", CIA, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/dj.html> (dostęp: 3.05.2018).

<sup>131</sup> M. Ząbek, J. Mantel-Niećko (red.), *Róg Afryki*, TRIO, 1999, s. 336.

<sup>132</sup> N. Khalid, *Sea lines under strain*, "IUP Journal of International Relations", VI(2), April 2012, s. 57.

Dżibuti to głównie pustynny kraj posiadający bardzo niewielkie złoża naturalne, którego dużym problemem jest dostęp do zdanej do picia wody. Z tego powodu jest on zmuszony do importowania niemal całej potrzebnej żywności, wody oraz dużej części produktów niezbędnych do życia. Niewielki udział rolnictwa, czy przemysłu sprawia, że powiązana z portem w Dżibuti działalność sektora usług wyniosła 80% PKB kraju w 2012 r. Wyraźnie widać więc, że odgrywa on ogromną rolę w życiu mieszkańców kraju i sprawia, że jego mieszkańcy z dnia na dzień są coraz bardziej związani z morzem i szeroko pojętym przemysłem morskim. Na dzień dzisiejszy port jest wykorzystywany do trzech głównych działań: importu i eksportu produktów z Etiopii, importu i eksportu produktów z Dżibuti oraz jako port tranzytowy dla żeglugi międzynarodowej w regionie. Trzeci aspekt staje się w ostatnich latach kluczowy dla działalności i dalszego rozwoju portu, a co za tym idzie całego kraju. Trwająca od 2006 do 2009 r. modernizacja obiektu otwarła przed Dżibuti nowe możliwości. Pogłębienie i powiększenie doków służących do przeładunku statków kontenerowych sprawiło, że nie tylko znacznie wzrosła wydajność portu (z 400 tys. TEU<sup>133</sup> w 2000 r. do 1,2 mln TEU w 2015 r.), ale również otworzyła się możliwość korzystania z portu dla największych statków nowej generacji. Dzięki temu Dżibuti może stać się konkurencją dla obsługującego 90% przeładunku w regionie Morza Arabskiego i Zatoki Aden portu w Omanie (dane z 2005 r.). Bez wątpienia podniosłoby to zarówno pozycję kraju na świecie jak i jak do tej pory niezbyt wysoki poziom życia mieszkańców<sup>134</sup>.

Największym problemem regionu jest jednak szerzące się, głównie na wodach Zatoki Aden, piractwo. Świat jest świadomy istnienia tego problemu rzutującego przede wszystkim na bezpieczeństwo statków codziennie przemierzających trasę Europa-Azja. Piractwo jako takie korzeniami sięga samego początku istnienia żeglugi morskiej. Przypadek Somalii jest jednak wyjątkowy ze względu na ogromne natężenie ataków. W 2005 r. doszło w tym regionie do aż 243 ataków. Najczęściej są to przechwycenia ładunków lub porwania załóg w celu wyłudzenia okupu. Ponad 3 tys. członków załogi ze 125 narodowości padło w ostatnich latach ofiarą piratów z Somalii. Niektórzy z nich byli

---

<sup>133</sup> TEU - równoważnik znormalizowanego kontenera tzw. 20-stopowego (o dł. 6,058 m), umowna jednostka miary zdolności przewozowej kontenerów

<sup>134</sup> *New container port raises Djibouti's international logistics profile*, "IsDB Success Story Series", No. 10/2013, s. 1-4, <https://www.isdb-pilot.org/wp-content/uploads/2015/12/New-container-port-raises-Djiboutis-international-logistics-profile.pdf> (dostęp: 30.04.2018).

przetrzymani przez ponad 1000 dni (ponad trzy lata), a około 90 osób w wyniku działań piratów zostało uznanych za zmarłych. Niebezpieczeństwo wynikające z pokonywania trasy u wybrzeży Somalii przekłada się jednak przede wszystkim na ogromne straty materialne. Od 2005 r. wycenia się wymuszony na 149 statkach okup na kwotę ponad 300 mln USD. Dodatkowo szacuje się, że ryzyko ataków w Somalii przekłada się na ekwiwalent ok. 1% wzrostu kosztów transportu *ad valorem*. Ponieważ wart ponad 1 bilion USD międzynarodowy handel przechodzi przez region zagrożony piractwem szacuje się, że generuje to dla globalnej ekonomii stratę ok. 18 mln USD rocznie. Trudno się więc dziwić, że tak wiele krajów angażuje się dziś w walkę z piractwem w „Rogu Afryki”<sup>135</sup>.

Strategiczne położenie Dżibuti zarówno względem SLOC, jak i niebezpiecznego wybrzeża Somalii, sprawia, że jest to idealne miejsce na powstawanie na terenie kraju licznych baz wojskowych. Sama idea budowania infrastruktury militarnej poza granicami kraju sięga setek lat wstecz, a powstawanie tego typu obiektów na szeroką skalę rozpoczęło się w czasach zimnej wojny. Liczne umowy bilateralne, multilateralne oraz sojusze międzynarodowe pozwalają również współcześnie na tworzenie tego typu obiektów, a sama praktyka coraz bardziej się upowszechnia<sup>136</sup>. Terytorium Afryki jest więc dziś jednym z miejsc dużej aktywności mocarstw w tym zakresie. Zwłaszcza w okolicach Somalii w związku z ogromnym problemem piractwa oraz chęcią kontroli nad przepływem handlu, stała obecność wojsk wydaje się być uzasadniona. Już w latach 70. Francja przeniosła swoje jednostki z Madagaskaru i ustanowiła nowe miejsce stacjonowania swojego wojska na terenie Dżibuti. Manewr ten pozwolił jej na kontrolowanie sytuacji w basenie Oceanu Indyjskiego oraz możliwość czerpania korzyści z handlu przez cieśninę Bab al-Mandab<sup>137</sup>. Na dzień dzisiejszy w państwie Dżibuti swoje bazy posiadają już niemal wszystkie światowe mocarstwa. Oczywiście najliczniejsza i najważniejsza ze względów geostrategicznych jest infrastruktura militarna Stanów Zjednoczonych. Swoją pierwszą powojenną bazę poza terytorium kraju ma tu również Japonia. Także Włochy, Niemcy oraz

---

<sup>135</sup>*The pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation*, The World Bank Regional Vice-Presidency for Africa, 2013, s. 2-4, 25-27, <http://allafrica.com/download/resource/main/main/يداتcs/00061080:65c209ea865aebfc5819d3da52669525.pdf> (dostęp: 30.04.2018).

<sup>136</sup>J. S. Sarti, B. dos Santos Lersch, *The establishment of foreign military bases and the international distribution of power*, “UFRGSMUN: UFRGS Model United Nations”, v.2/2014, s. 84-97.

<sup>137</sup>M. Ząbek, J. Mantel- Niećko (red.), op. cit., s. 341.

Hiszpania są obecne militarnie na terenie kraju. Swoją największą zagraniczną bazę wojskową posiada również na terytorium Dżibuti po dzień dzisiejszy Francja, a ostatnio do tego grona dołączyła również ChRL<sup>138</sup>.

Rosnąca chińska obecność w regionie jest w takim kontekście jak najbardziej zrozumiała. Wraz z rozwojem gospodarczym Chiny rozpoczęły bowiem ekspansję gospodarczo- polityczną w poszukiwaniu nowych rynków zbytu na świecie. W ostatnich latach bardzo prężnie działają więc chińskie inwestycje na terenie Afryki skierowane głównie na pozyskiwanie nowych źródeł surowców naturalnych dla Państwa Środka. Bardzo ważnym punktem ekspansji na kontynencie afrykańskim jest bez wątpienia właśnie Dżibuti. W 1979 r. zostały ustanowione relacje dyplomatyczne między dwoma krajami i od tego czasu stale wzrasta liczba chińskich inwestycji w tym małym państwie Rogu Afryki. Na dzień dzisiejszy trwa budowa trzech dużych projektów powstających dzięki chińskiemu kapitałowi, wykonywanych przez chińskich robotników i zgodnie z założeniami kontrolowanych w przyszłości przez chińskie firmy. Pierwsza z nich, to rozbudowa linii kolejowej łączącej stolicę Etiopii ze stolicą Dżibuti. Po ukończeniu pozwoli ona na transport towarów z wnętrza kontynentu do portów leżących przy międzynarodowych szlakach komunikacyjnych. Drugi – to budowa rurociągu przesyłającego wodę z Etiopii do Dżibuti, co pozwoli zapobiec występującym na terenie kraju brakom w dostępie do wody i tym samym znacznie podniesie standard życia mieszkańców. Trzeci, najważniejszy projekt, to budowa wielofunkcyjnego portu Doraleh. Na cele tego projektu powstała spółka joint-venture PDSA (Port de Djibouti Société Anonyme) łącząca China Merchant oraz DPFZA (Djibouti Ports and Free Zones Authority). Nowy port umożliwi znaczne zwiększenie natężenia przeładunku towarów. Dla porównania, w 2016 r. zdolność przeładunkowa portu wynosiła 6,5 mln ton. Po zakończeniu pierwszej fazy budowy w 2017 r. liczba ta zwiększyła się o 138 % pozwalając na osiągnięcie 9 mln ton w skali roku. Kolejna faza ma umożliwić osiągnięcie zdolności przeładunkowej równej 29 mln ton. Najważniejsze jest jednak to, że nowy port będzie miał możliwość przyjmowania statków różnego typu i o różnych rozmiarach (do 100 tys. ton). Port będzie posiadał sześć uniwersalnych kei oraz głębokość 16-18 m. Będzie to jeden z nielicznych portów w regionie z takimi możliwościami, dzięki czemu znacznie wzrośnie rola Dżibuti jako

---

<sup>138</sup>J. S. Sarti, B. dos Santos Lersch, op. cit., s. 120-121.

centrum przeładunkowego dla wschodniej oraz południowej Afryki. Łączna kwota chińskich inwestycji w Dżibuti wyniesie 1,338 tys. mln USD<sup>139</sup>.

Wzrost znaczenia handlu dla gospodarki Chin w XXI w. sprawił, że muszą one dbać o bezpieczeństwo na głównych szlakach handlowych w celu zapewnienia płynności przepływu towarów. Najbardziej widoczne jest to od 2008 r., kiedy to ChRL rozpoczęła działania w ramach walki z piractwem u wybrzeży Somalii. Podczas tych operacji Chińska Armia Ludowo-Wyzwoleńcza dostrzegła potrzebę budowy bazy wojskowej u Wybrzeży Oceanu Indyjskiego. Prowadzenie działań wojskowych na wodach tak odległych od terytorium własnego państwa okazało się niezwykle problematyczne ze względów czysto technicznych. Brak dostępu do portów powodował m.in. problemy z dostępem do żywności, paliwa itd. Dodatkowo, zarówno wzrost liczby chińskich obywateli, jak i chińskich inwestycji w regionie sprawił, że zbudowanie bazy wojskowej w regionie zdawało się być nieuniknioną koniecznością<sup>140</sup>.

W 2015 r. pojawiły się pierwsze oficjalne informacje potwierdzające plany budowy chińskiej bazy wojskowej na terenie Dżibuti. Kiedy powstanie, będzie leżała w bezpośrednim sąsiedztwie zbudowanego za chińskie pieniądze portu Doraleh. Szacuje się, że będzie mogła pomieścić 10 tys. żołnierzy stając się tym samym największą bazą w kraju (w bazie USA jest obecnie 4 tys., a Francji 2 tys.). Na jej terenie znajdzie się pas startowy, lotnisko dla helikopterów, hangary dla 1,3 tys. samolotów oraz centrum logistyczne. Poza rozmiarami kluczowy jest również fakt, iż jest to najbliższej położona względem jednostek USA baza chińska na świecie (ok. 10 km) co może przyczynić się do wzrostu napięć między krajami. Baza będzie pozwalała na prowadzenie różnego rodzaju działań. Priorytetem są oczywiście walka z piractwem oraz szerzej rozumiane zapewnienie bezpiecznego przepływu towarów. Dodatkowo, możliwe będzie prowadzenie akcji pokojowych oraz cywilnych operacji ewakuacyjnych. Tego typu działania były już przez Chiny prowadzone w regionie m.in. ewakuacja w 2011 r. obywateli chińskich z Libii czy w 2015 r. z Jemenu. Baza wojskowa ChRL ulokowana w pobliżu baz innych państw to też

---

<sup>139</sup>E. Downs, J. Becker, P. de Gategno, *China's Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China's First Overseas Base*, "CNA", 2017, s. 5, 7-15, 41, [https://www.cna.org/CNA\\_files/PDF/DIM-2017-U-015308-Final2.pdf](https://www.cna.org/CNA_files/PDF/DIM-2017-U-015308-Final2.pdf) (dostęp: 30.04.2018).

<sup>140</sup>Sodhi HPS, *Djibouti – China's gateway to Indian Ocean*, "Forum for National Security Studies", Centre for Air Power Studies, No.22/16, s. 1-4 [http://capsindia.org/files/documents/CAPS\\_Infocus\\_HPS\\_09.pdf](http://capsindia.org/files/documents/CAPS_Infocus_HPS_09.pdf) (dostęp: 30.04.2018).

bez wątpienia doskonała okazja do zdobywania informacji wywiadowczych na temat możliwości wojennych innych krajów<sup>141</sup>. Najważniejszą funkcją bazy w Dżibuti będzie jednak przede wszystkim zdobywanie doświadczenia przez ChRL. Chińska obecność w regionie jest coraz bardziej widoczna np. poprzez udział w ćwiczeniach wojskowych. W ostatnim czasie miały np. miejsce wspólne ćwiczenia chińsko-rosyjskie na Morzu Śródziemnym<sup>142</sup>. Ewentualne kolejne bazy czy w regionie czy w ogóle na świecie powstaną prawdopodobnie dopiero po zebraniu odpowiedniej ilości informacji oraz zdobyciu praktycznych umiejętności zarówno w kwestii budowy jak i prowadzenia i działania w tak oddalonych od terytorium państwa bazach wojskowych.

Dżibuti jest więc kolejną bardzo wyjątkową „perłą” w całym chińskim sznurze. Jej militarny charakter sprawia, że na całą koncepcję Morskiego Jedwabnego Szlaku (oraz Pasa i Szlaku jako taką) powinno się patrzeć z nieco innej perspektywy. Inicjatywa ta to już w tym kontekście nie tylko pokojowy rozwój, nakierowany na wzrost ekonomiczny zarówno Chin jak i krajów przez które przechodzi. Chińskie *soft power* głoszące idylliczną ideę zbliżenia Wschodu z Zachodem coraz bardziej przechodzi w realistyczny *hard power* mocarstwowych zapędów. ChRL wydaje się dziś aspirować do miana prawdziwej potęgi udowadniając swoje znaczenie we wszystkich dziedzinach na terenie całego świata. Początkowo pokojowa ekspansja, dziś nabiera coraz bardziej militarne i upolitycznionego charakteru, a zatem pytaniem otwartym pozostaje to, jak sytuacja potoczy się w przyszłości. Scenariusze mogą być naprawdę zaskakujące.

---

<sup>141</sup>E. Downs, J. Becker, P. de Gategno, op.cit., s. 27-42.

<sup>142</sup>*Joint Sea 2017: Russia, China participate in joint naval exercises in Baltic Sea*, “First Post” <https://www.firstpost.com/world/joint-sea-2017-russia-china-participate-in-joint-naval-exercises-in-baltic-sea-3848361.html> (dostęp: 5.05.2018).

## Zakończenie

Celem niniejszej pracy było wykazanie, że w ostatnim czasie miała miejsce zmiana w polityce zagranicznej Chin. Jest ona wynikiem prowadzenia nowej strategii, której jednym z uwarunkowań jest czynnik geograficzny. Zmiana ta jest szczególnie widoczna w mającym miejsce w ostatnich latach orientowaniu polityki ChRL na morze, mimo iż do tej pory Chiny bez wątpienia były krajem typowo kontynentalnym. To wraz z tą zmianą pojawił się wzrost obecności chińskiej w różnych regionach świata a co za tym idzie zwiększenie wpływów i znaczenia na arenie międzynarodowej.

Chińska ekspansja gospodarczo-polityczna przebiega w sposób niezwykle komplementarny. Jest to jedyne w historii przedsięwzięcie podejmowane na tak ogromną, globalną skalę. Jednocześnie szeroki jest również zakres w jakim realizowane są działania w jej obrębie. Powstanie specjalnej instytucji bankowej czy forów międzynarodowych, w połączeniu z realizacją projektów budowy infrastruktury transportowej, energetycznej, telekomunikacyjnej, a także pomocy rozwojowej to tylko część aspektów realizowanych w ramach idei OBOR. Już nawet te kilka wymienionych powyżej daje jednak obraz tego jak wielopłaszczyznowo i długoterminowo budują Chiny swoją strategię, która już na dzień dzisiejszy bez wątpienia przynosi im wiele korzyści.

Działania te nie pozostają jednak bez znaczenia dla krajów regionu i świata, Wpływy chińskie bardzo wzrastają wraz z realizacją projektów związanych bezpośrednio lub pośrednio z ideą OBOR. Przede wszystkim rośnie uzależnienie poszczególnych krajów od ChRL. Za chińskie pieniądze powstają drogi, elektrownie, porty, a wraz z nimi wzrasta „dług” względem Chin. Podczas materializacji tych projektów nasila się migracja chińskich obywateli, zaburzająca strukturę społeczną czy kulturową krajów, do których emigrują. Ponieważ inicjatywa Nowego Jedwabnego Szlaku jest realizowana dopiero od 5 lat, wiele skutków jej wdrażania nie jest nam jeszcze znane. Choć w pierwszych latach świat zachłysnął się możliwościami, jakie otwierało przed krajami włączenie się do chińskiej inicjatywy, dziś coraz częściej słychać głosy zaniepokojenia oraz dystans odnośnie rosnącego wpływu Chin na gospodarkę i politykę na całym świecie.

Podstawowym elementem związanym z działalnością Chin w ramach inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku jest tworzenie infrastruktury. Ma ona na celu ułatwienie komunikacji między krajami zarówno w kontekście przewozu towarów i ludzi, jak



i przesyłu energii (np. za pomocą budowanych rurociągów). Dzięki temu ChRL zyskuje łatwy i szybki dostęp do surowców energetycznych np. z terenów Bliskiego Wschodu czy Afryki, które są niezbędne do funkcjonowania tak dużej i energochłonnej gospodarki jaką są dzisiejsze Chiny. Dodatkowo, tworzenie alternatywnych tras zmniejsza ryzyko odcięcia ChRL od dostaw surowców i pozwala w dużym stopniu uniezależnić się od międzynarodowych nacisków. Choć bez wątpienia bezpieczeństwo energetyczne było jedną z głównych przyczyn wdrażania chińskich inwestycji, nie można jednak zapominać o pozostałych korzyściach płynących z nowopowstałej infrastruktury. Przede wszystkim budowa dróg, czy kolei w biedniejszych krajach regionu znacząco podnosi poziom życia mieszkańców m.in. poprawiając lokalny transport i handel, a co za tym idzie rozwijając mniejsze gospodarki. Jest to bardzo charakterystyczna dla chińskiej retoryki sytuacja win-win, w której Chiny są wprawdzie głównym, ale jednak nie jedynym beneficjentem prowadzonych inwestycji. Dla samej ChRL powstająca infrastruktura to też nie tylko przewóz towarów. Jak pisał R. Kaplan np. porty są przykładem takiej infrastruktury, która przy niewielkim nakładzie może bardzo szybko zmienić swój charakter z cywilnego na militarny, umożliwiając stacjonowanie nawet największych okrętów wojennych. Patrząc z takiej perspektywy znaczący wzrost chińskiej obecności u wybrzeży Oceanu Indyjskiego zaczyna budzić niepokój.

W połączeniu z utworzeniem bazy wojskowej w Dżibuti prowadzi to do pytania o zmianę charakteru chińskiej inicjatywy Nowego Jedwabnego Szlaku. Czy oznacza to odejście od pięknych idei pokojowego handlu i zbliżenia kulturowego na rzecz militarnej dominacji na okolicznych akwenach?

Przedstawiona w niniejszej pracy problematyka nie wyczerpuje w całości zagadnienia związanego z działaniami podejmowanymi przez Chińską Republikę Ludową w ramach realizacji idei OBOR. Jest to bowiem kwestia dotycząca wydarzeń bieżących, a co za tym idzie niezwykle dynamiczna i zmienna. Z tego powodu dużą część literatury stanowią raporty i artykuły internetowe, które z powodu braków w polskiej literaturze w dużej mierze były źródłami anglojęzycznymi.

Reasumując powyższe rozważania można jednak bez wątpienia stwierdzić, że obserwowane w ostatnich latach działania Chińskiej Republiki Ludowej mają charakter gospodarczo-politycznej ekspansji, wywierającej ogromny wpływ na kraje regionu

i świata. Jest to komplementarna strategia, której celem jest zwiększenie znaczenia Chin w regionie ale także budowa lub usprawnienie już istniejących połączeń umożliwiających prowadzenie przez ChRL intensywnej wymiany handlowej ze światem. W tym kontekście szczególne znaczenie mają szlaki morskie, które odpowiadają dziś za ponad 80% handlu światowego. To właśnie na tym polu aktywność chińska jest największa, a ambicje Państwa Środka z dnia na dzień wydają się jedynie rosnać. Nie ma wątpliwości, że z biegiem lat, a może nawet miesięcy kolejne porty, a co za tym idzie kolejne nitki Morskiego Jedwabnego Szlaku będą powstawały na mapie świata zwiększając chińskie wpływy w regionie i na świecie.

## Spis Ilustracji

### Rozdział 1

Rys. 1. 1 Mapa przedstawiająca trasę Starożytnego Jedwabnego Szlaku .....	9
Rys. 1. 2 Mapa przedstawiająca trasy morskie i lądowe Nowego Jedwabnego Szlaku.....	17
Rys. 1. 3 Mapa przedstawiająca trasę CPEC z Kaszgaru do Gwadaru .....	21
Rys. 1. 4 Mapa przedstawiająca trasę BCIM z Kunmingu do Kalkuty.....	22

### Rozdział 2.

Rys. 2. 1 Mapa przedstawiająca trasy wypraw Zheng He .....	31
Rys. 2. 2 Procentowy udział handlu w PKB ChRL w latach 1960-2015 .....	34
Rys. 2. 3 Mapa przedstawiająca „Sznur Pereł” .....	36
Rys. 2. 4 Tabela przedstawiająca liczebność floty chińskiej (2000-2017).....	41
Rys. 2. 5 Roszczenia terytorialne China na Morzu Południowochińskim .....	44
Rys. 2. 6 Wykres krajów najlepiej skomunikowanych z globalną siecią żeglugi liniowej..	46

### Rozdział 3.

Rys. 3. 1 Mapa przedstawiająca położenie portu w Pireusie względem Aten .....	53
Rys. 3. 2 Przebieg Nowego Jedwabnego Szlaku do Europy .....	55
Rys. 3. 3 Mapa prezentująca położenie geograficzne Dżibuti.....	58

## Bibliografia

### Monografie i opracowania:

1. Bachulska Alicja, *Polska*, [w:] *Chiński projekt „Nowego Jedwabnego Szlaku”*. *Retoryka a rzeczywistość*, (red.) Iwanek Krzysztof, Pietrewicz Oskar, „Raport Ośrodka Badań Azji”. Centrum Badań nad Bezpieczeństwem Akademii Sztuki Wojennej, sierpień 2017.
2. Bonikowska Małgorzata, Gerlach Tomasz, Szczygielski Michał, Śniadowska Adrianna, *Morze Południowochińskie: serce potencjalnego konfliktu w Azji*, Centrum Stosunków Międzynarodowych, Warszawa 2016.
3. Buckley Ebrey Patricia, *Historia Chin*, tłum. I. Kałużyńska, MUZA SA, Warszawa 2002.
4. Fairbank John King, *Historia Chin. Nowe spojrzenie*, tłum. Lechowska Teresa, Słupski Zbigniew, Wydawnictwo MARABUT, Gdańsk 1996.
5. Faisal Muhammad, *Impact of Geo-economics on Pak-China Strategic Relations*, “Strategic Studies”, Institute of Strategic Studies Islamabad, Vol. 38, Spring 2018, Number 1.
6. Farwa Ume, *Hambantota Port Deal: On the Chessboard of Regional Power Politics*, “Issue Brief”, Institute of Strategic Studies, 30 Sierpień 2017.
7. Gacek Łukasz, *Bezpieczeństwo energetyczne Chin. Aktywność państwowych przedsiębiorstw na rynkach zagranicznych*, Księgarnia Akademicka, Kraków 2012.
8. Głogowski Aleksander, *Nowy jedwabny szlak – geopolityczne znaczenie współpracy Pekinu z Islamabadem*, „Przegląd Geopolityczny”, t.16/2016.
9. Holdak Katarzyna, *Strategiczna rywalizacja Chin ze Stanami Zjednoczonymi*, „Bezpieczeństwo Narodowe”, 3-4/2007.
10. Hubner Wojciech, *Wielki renesans tradycji Szlaku Jedwabnego: Perspektywa Chin i Azji Centralnej*, „Przyszłość. Świat-Europa-Polska”, nr 1/2014.
11. Jagiełło Agnieszka, *Specjalne strefy ekonomiczne i inne obszary uprzywilejowane w Chińskiej Republice Ludowej*, „Azja-Pacyfik”, nr.3/2000.
12. *Jedwabne szlaki XXI wieku. Wizja i działania w sprawie wspólnego budowania Pasa Gospodarczego wzdłuż Jedwabnego Szlaku i Morskiego Jedwabnego Szlaku XXI wieku*, Narodowa Komisja Rozwoju i Reformy, Ministerstwo Spraw

- Zagranicznych i Ministerstwo Gospodarki Chińskiej Republiki Ludowej, z upoważnienia Rady Państwa (Rządu), Marzec 2015.
13. Kajdańska Aleksandra, Kajdański Edward, *Jedwab*, Książka i Wiedza, Wyd. 2, Warszawa 2007, 2017.
  14. Kajdański Edward, *Chiny. Leksykon*, Książka i Wiedza, Warszawa 2011.
  15. Kalwasiński Maciej, *Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych - geneza i cele*, „Ekonomia XXI Wieku”, 1(13)/2017.
  16. Kaplan Robert, *Monsun. Ocean Indyjski i przyszłość amerykańskiej dominacji*, tłum. Ruskowski Janusz, Wydawnictwo Czarne, Wołowiec 2012.
  17. Khalid Nazery, *Sea lines under strain*, “IUP Journal of International Relations”, VI(2), April 2012.
  18. Kim Shee Poon, *An anatomy of China's "String of Pearls" strategy*, The Hikone Ronso, no. 387, 2011.
  19. Kumelska Magdalena, *Amerykańsko-chińskie rozbieżności na wodach Morza Południowochińskiego*, [w:] *Bliżej Azji. Współczesne wyzwania dla bezpieczeństwa*, Trojnar Ewa (red.), Gacek Łukasz (red.), Kwieciński Rafał (red.), Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR, Warszawa 2017.
  20. Kuszewska Agnieszka, *Chiny i Indie – rywalizacja o status mocarstwa. Szanse i prognozy na przyszłość*, [w:] *Współczesne Chiny w kontekście stosunków międzynarodowych*, Wardęga Joanna (red.), WUJ, Kraków 2013.
  21. Kuszewska Agnieszka, *Stanowisko Chin wobec indyjsko-pakistańskiego konfliktu o Kaszmir w latach 1949-2011*, [w:] *China Go Global, Rosnące znaczenie Chin na arenie międzynarodowej*, M. Pietrasiak, T. Kamiński (red.), Zakład Azji Wschodniej, 2012.
  22. Kwieciński Rafał, *Chiński „Sznur perel”. Niektóre elementy strategii ChRL na początku XXI wieku*, [w:] *Współczesne Chiny w kontekście stosunków międzynarodowych*, Wardęga Joanna (red.), WUJ, Kraków 2013.
  23. Latow Jurij, *Wielki Jedwabny Szlak jako prolog do gospodarki światowej*, „Ekonomia Międzynarodowa”, nr.1/2010.
  24. Luks Krzysztof, Szwankowski Stanisław, *Transport morski w polityce transportowej państwa*, Wydawnictwo Naukowe Novum, Płock-Ława 2001.

25. Marchal Roland., *Somali Piracy: The Local Contexts of an International Obsession*, "Humanity", Volume 2/Issue 1/2011.
26. Mickiewicz Marian, *Z dziejów żeglugi*, Nasza Księgarnia, 1971.
27. Mir Sherbaz Khetrans, *The Potential and Prospects of Gwadar Port*, "Strategic Studies", Institute of Strategic Studies Islamabad, Vol. 34 and 35, Winter 2014 and Spring 2015, Numbers 4 and 1
28. Morgenthau Hans, *Polityka między narodami. Walka o potęgę i pokój*, przejrzał i uzupełnił Kenneth W. Thompson, przeł. Renata Włoch, Wydanie skrócone, Warszawa: Difin 2010
29. Morton W. Scott, Lewis M. Charlton, *Chiny tradycja i kultura*, tłum. Zemanek Bogdan, WUJ, Kraków 2007.
30. Naseem Naheeda, *Geopolitical Value of Gwader for the Region (Mainly for Pakistan, China and the Region)*, "A Research Journal of South Asian Studies", Vol. 29, No.2, July - December 2014.
31. Nye Joseph, *Soft Power. The Means to Success in World Politics*, Public Affairs, New York 2004
32. Pehrson Christopher, *String of Pearls: Meeting the challenge of China's rising power across the Asian littoral*, Strategic Studies Institute, Carlisle 2006.
33. Pimpaneau Jacques, *Chiny kultura i tradycje*, Wydawnictwo Akademickie DIALOG, Warszawa 2001.
34. Rodziński Witold, *Historia Chin*, Zakład narodowy imienia Ossolińskich, 1974.
35. Saffee Ahmad, *Chinese Naval Base in Djibouti: Possibilities and Implications*, "Issue Brief", Institute of Strategic Studies, 30.08.2017.
36. Sarti Josiane Simao, dos Santos Lersch Bruna, *The establishment of foreign military bases and the international distribution of power*, "UFRGSMUN: UFRGS Model United Nations", v.2/2014.
37. Sławiński Roman, *Historia Chin i Tajwanu*, Wydawnictwo Naukowe ASKON, Warszawa, 2002.
38. Uhlig Helmut, *Jedwabny Szlak*, tłum. Danecki Janusz, Państwowy Instytut Wydawniczy, Warszawa 1996.

39. Wardega Joanna, *Chiński nacjonalizm. Rekonstruowanie narodu w Chińskiej Republice Ludowej*, WUJ, Kraków 2014.
40. Wolski Józef, *Historia Powszechna Starożytność*, PWN, Warszawa 1965.
41. Yaser Malik, *Strategic Importance of Gwadar Port*, Journal of Political Studies, Vol. 19, Issue-2/2012.
42. Yeung Yue-man, Lee Joanna, Kee Gordon, *China's Special Economic Zones*, "Eurasian Geography and Economics", vol.50/2009.
43. Zaremba Michał, *Nowy Jedwabny Szlak jako instrument chińskiej ekspansji we współczesnej gospodarce światowej*, „Zeszyty Naukowe Polskiego Towarzystwa Ekonomicznego w Zielonej Górze”, nr.6/2017.
44. Ząbek Maciej, Mantel- Niećko Joanna (red.), *Róg Afryki*, TRIO, 1999.
45. Zhong Yu, *The Importance of the Malacca Dilemma in the Belt and Road Initiative*, Journal of Policy Science Vol.10, 2016.

### Źródła internetowe:

1. Bagchi Indrani, *China acquiring muscle in Asia*, „The Times of India”, <https://timesofindia.indiatimes.com/india/China-acquiring-muscle-in-Asia/articleshow/2345515.cms> (dostęp: 7.09.2017).
2. Behrendt Paweł, *Morski Jedwabny Szlak*, „CSPA”, Analiza nr.13/2017, <http://www.polska-azja.pl/analiza-cspa-13-morski-jedwabny-szlak/> (dostęp: 30.04.2018).
3. *Belgrade-Budapest railway construction starts*, ”XinhuaNet”, [http://www.xinhuanet.com/english/2017-11/29/c\\_136787298.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-11/29/c_136787298.htm) (dostęp: 3.05.2018).
4. Bitzinger Richard, *China's Militarisation of the South China Sea: Creating a Strategic Strait?*, “RSIS Commentary”, No. 221, 1.09.2016, <https://www.rsis.edu.sg/wp-content/uploads/2016/09/CO16221.pdf> (dostęp: 24.02.2018).
5. *China Maritime claims in the South China Sea*, “Limit in the seas”, No. 143, United States Department of State: Bureau of Oceans and International Environmental and Scientific Affairs, 5 December 2014, <https://www.state.gov/documents/organization/234936.pdf> (dostęp: 30.04.2018).
6. *China-Pakistan Economic Corridor brings economic benefits to Pakistan: report*, “XinhuaNet”, [http://www.xinhuanet.com/english/2018-03/02/c\\_137009278.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2018-03/02/c_137009278.htm) (dostęp: 5.05.2018).
7. *Chinese Piraeus Operator Cosco Brokering Athens-Beijing Direct Flight Link*, “The National Herald”, <https://www.thenationalherald.com/142282/chinese-piraeus-operator-cosco-brokering-athens-beijing-direct-flight-link/> (dostęp: 1.05.2018).
8. Dane Banku Światowego, <https://data.worldbank.org/> (dostęp: 30.03.2018).
9. Dane Światowej Organizacji Handlu, <http://stat.wto.org/CountryProfile/WSDBCountryPFView.aspx?Country=CN> (dostęp: 30.04.2018).
10. *Djibouti*, “The World Factbook”, CIA, <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/geos/dj.html> (dostęp: 3.05.2018).
11. Downs Erica, Becker Jeffrey, deGategno Patric, *China's Military Support Facility in Djibouti: The Economic and Security Dimensions of China's First Overseas*



- Base, "CNA", 2017, [https://www.cna.org/CNA\\_files/PDF/DIM-2017-U-015308-Final2.pdf](https://www.cna.org/CNA_files/PDF/DIM-2017-U-015308-Final2.pdf) (dostęp: 30.04.2018).
12. *Economic Watch: Economic development in Xinjiang on fast lane*, "XinhuaNet", [http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/11/c\\_136435987.htm](http://www.xinhuanet.com/english/2017-07/11/c_136435987.htm) (dostęp: 21.05.2018).
  13. *From Kunming to Kolkata through the BCIM route*, <https://nickledanddimed.wordpress.com/2015/01/09/from-kunming-to-kolkata-through-bcim-route-catageory-foreign-policy/> (dostęp: 5.12.2017).
  14. Fung Jeffrey, *China's Shift to a Consumption-Driven Economy*, "Cornell Current", <http://cornellcurrent.com/2014/11/12/chinas-shift-to-a-consumption-driven-economy/> (dostęp: 18.03.2018).
  15. *Greece's Piraeus port enters new era with increasing handling capacity*, "Hellenic Shipping News", <https://www.hellenicshippingnews.com/greeces-piraeus-port-enters-new-era-with-increasing-handling-capacity/> (dostęp: 30.04.2018).
  16. Glyniadakis Pavlos *The case of the Piraeus Port as a gateway for the Balkan region and Central- Eastern European countries*, Erasmus University Rotterdam, 2015/2016, <file:///C:/Users/User/Downloads/M.-Glyniadakis-P.-Pavlos-Glyniadakis-Thesis.pdf> (dostęp: 30.04.2018).
  17. *Joint Sea 2017: Russia, China participate in joint naval exercises in Baltic Sea*, „First Post”, <https://www.firstpost.com/world/joint-sea-2017-russia-china-participate-in-joint-naval-exercises-in-baltic-sea-3848361.html> (dostęp: 5.05.2018).
  18. Kaczmarek Marcin, *Nowy Jedwabny Szlak: uniwersalne narzędzie chińskiej polityki*, „Komentarze OSW”, <https://www.osw.waw.pl/pl/publikacje/komentarze-osw/2015-02-10/nowy-jedwabny-szlak-uniwersalne-narzedzie-chinskiej-polityki> (dostęp: 8.12.2017).
  19. Lista krajów członkowskich UE, [https://europa.eu/european-union/about-eu/countries\\_pl](https://europa.eu/european-union/about-eu/countries_pl) (dostęp: 02.12.2017).
  20. Marshall Richard, *The String of Pearls: Chinese maritime presence in the Indian ocean and its effect on Indian naval doctrine*, Naval Postgraduate School, 2012, [https://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/27865/12Dec\\_Marshall\\_Richard.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://calhoun.nps.edu/bitstream/handle/10945/27865/12Dec_Marshall_Richard.pdf?sequence=1&isAllowed=y) (dostęp: 30.04.2018).

21. Meller Grażyna, Pendrakowska Patrycja, *Przewodnik: Azjatycki Bank Inwestycji Infrastrukturalnych*, „CSPA”, <http://www.polska-azja.pl/wp-content/uploads/2017/05/przewodnik-pi-aiib.pdf> (dostęp: 4.12.2017).
22. Moutzouris Constantinos, *Greek Ports look south and east through the Suez Canal*, „EENMA”, <http://www.shortsea.gr/greek-ports-look-south-and-east-through-the-suez-canal/> (dostęp: 2.05.2018).
23. Nestoianizm, Encyklopedia PWN [online], <https://encyklopedia.pwn.pl/haslo/nestorianizm;3946792.html> (dostęp: 03.03.2018).
24. *New container port raises Djibouti's international logistics profile*, “IsDB Success Story Series”, No. 10/2013, <https://www.isdb-pilot.org/wp-content/uploads/2015/12/New-container-port-raises-Djiboutis-international-logistics-profile.pdf> (dostęp: 30.04.2018).
25. O'Rourke R., *China Naval Modernization: Implications for U.S. Navy Capabilities—Background and Issues for Congress*, Congressional Research Service, 2017, <https://fas.org/sgp/crs/row/RL33153.pdf> (dostęp: 30.04.2018).
26. Oficjalna strona Belt and Road Forum, <http://oborforum.org/> (dostęp: 6.12.2017).
27. Oficjalna strona AIIB, <https://www.aiib.org/en/index.html> (dostęp: 30.11.2017).
28. *Przedstawiciel Polski Zastępcą Dyrektora, członkiem Rady Dyrektorów w Azjatyckim Banku Inwestycji Infrastrukturalnych*, Ministerstwo Finansów, „Ministerstwo Finansów”, [http://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/wiadomosci/aktualnosci/-/asset\\_publisher/M1vU/content/przedstawiciel-polski-zastepca-dyrektora-czlonkiem-rady-dyrektorow-w-azjatyckim-banku-inwestycji-infrastrukturalnych/pop\\_up?redirect=http%3A%2F%2Fwww.mf.gov.pl%2Fministerstwo-finansow%2Fwiadomosci%2Faktualnosci%3Fp\\_id%3D101\\_INSTANCE\\_M1vU%26p\\_p\\_lifecycle%3D0%26p\\_p\\_state%3Dpop\\_up%26p\\_p\\_mode%3Dview%26\\_101\\_INSTANCE\\_M1vU\\_advancedSearch%3Dfalse%26\\_101\\_INSTANCE\\_M1vU\\_keywords%3D%26\\_101\\_INSTANCE\\_M1vU\\_delta%3D20%26\\_101\\_INSTANCE\\_M1vU\\_cur%3D7%26\\_101\\_INSTANCE\\_M1vU\\_andOperator%3Dtrue](http://www.mf.gov.pl/ministerstwo-finansow/wiadomosci/aktualnosci/-/asset_publisher/M1vU/content/przedstawiciel-polski-zastepca-dyrektora-czlonkiem-rady-dyrektorow-w-azjatyckim-banku-inwestycji-infrastrukturalnych/pop_up?redirect=http%3A%2F%2Fwww.mf.gov.pl%2Fministerstwo-finansow%2Fwiadomosci%2Faktualnosci%3Fp_id%3D101_INSTANCE_M1vU%26p_p_lifecycle%3D0%26p_p_state%3Dpop_up%26p_p_mode%3Dview%26_101_INSTANCE_M1vU_advancedSearch%3Dfalse%26_101_INSTANCE_M1vU_keywords%3D%26_101_INSTANCE_M1vU_delta%3D20%26_101_INSTANCE_M1vU_cur%3D7%26_101_INSTANCE_M1vU_andOperator%3Dtrue) (dostęp: 4.12.2017).

29. *Port of Hambantota*, Sri Lanka Port Authority, 2016, [https://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/trade\\_proposal\\_s/Port%20of%20Hambantota%20RFP.pdf](https://www.flandersinvestmentandtrade.com/export/sites/trade/files/trade_proposal_s/Port%20of%20Hambantota%20RFP.pdf) (dostęp: 23.04.2018).
30. Roshan Iyer, *BCIM Economic Corridor Facilitating Sub-Regional Development IPCS Special Report #187*, CUTS International, & former Research Intern, IPCS, May 2017, [http://www.ipcs.org/issue\\_briefs/issue\\_brief\\_pdf/IPCS\\_Special\\_Report187\\_BCIM\\_Economic\\_Corridor\\_RIyer\\_May2017.PDF](http://www.ipcs.org/issue_briefs/issue_brief_pdf/IPCS_Special_Report187_BCIM_Economic_Corridor_RIyer_May2017.PDF) (dostęp: 15.03.2018).
31. Roszko Edyta, *South China Sea: The Fishermen on the Front Lines*, “The Diplomat”, <https://thediplomat.com/2017/04/south-china-sea-the-fishermen-on-the-front-lines/> (dostęp: 22.02.2018).
32. Scanlan Oliver, *Dance of the giants: Asia’s indigenous peoples between India and China*, <https://sustainablesecurity.org/2017/10/25/dance-of-the-giants-asias-indigenous-peoples-between-india-and-china/> (dostęp: 30.04.2018).
33. Sodhi HPS, *Djibouti – China’s gateway to Indian Ocean*, “Forum for National Security Studies”, Centre for Air Power Studies, No.22/16, [http://capsindia.org/files/documents/CAPS\\_Infocus\\_HPS\\_09.pdf](http://capsindia.org/files/documents/CAPS_Infocus_HPS_09.pdf) (dostęp: 30.04.2018).
34. Spyrou Dimitris, *Piraeus Port Authority: Current Situation and Future Challenges*, International Maritime Statistics Forum , 2016, [http://www.imsf.info/media/1287/ppa\\_imsf\\_presentation.pdf](http://www.imsf.info/media/1287/ppa_imsf_presentation.pdf) (dostęp: 3.05.2018).
35. Szczudlik-Tatar Justyna, *Trzy lata Jedwabnego Szlaku: sukcesy i wyzwania*, <https://www.pism.pl/publikacje/biuletyn/nr-73-1423> (dostęp: 7.12.2017).
36. *The Belt and Road Initiative*, <http://china-trade-research.hktdc.com/business-news/article/The-Belt-and-Road-Initiative/The-Belt-and-Road-Initiative/obor/en/1/1X000000/1X0A36B7.htm> (dostęp: 3.05.2018).
37. *The Geopolitical Relevance of Piraeus and China’s New Silk Road for Southeast Europe and Turkey*, Frans-Paul van der Putten (red.), “Clingendael Report”, Netherlands Institute of International Relations, 2016, [https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Report\\_the%20geopolitical\\_relevance\\_of\\_Piraeus\\_and\\_China's\\_New\\_Silk\\_Road.pdf](https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/Report_the%20geopolitical_relevance_of_Piraeus_and_China's_New_Silk_Road.pdf) (dostęp: 30.04.2018).
38. *The pirates of Somalia: Ending the Threat, Rebuilding a Nation*, The World Bank Regional Vice-Presidency for Africa, 2013,

- <http://allafrica.com/download/resource/main/main/idatcs/00061080:65c209ea865aebfc5819d3da52669525.pdf> (dostęp: 30.04.2018).
39. Upasana Bhat, *Analysis: China's growing presence in Pakistani media*, “BBC”, <https://monitoring.bbc.co.uk/product/c1do6djm> (dostęp: 21.05.2018).
40. Van der Putten Frans-Paul, Meijnders Minke, *China, Europe and the Maritime Silk Road*, “Clingendael Report”, 2015, [https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/China\\_Maritime\\_Silk\\_Road.pdf](https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/China_Maritime_Silk_Road.pdf) (dostęp: 30.04.2018).
41. Van der Putten Frans-Paul, *Chinese Investment in the Port of Piraeus, Greece: The Relevance for the EU and the Netherlands*, “Clingendael Report”, Netherlands Institute of International Relations, 2014, <https://www.clingendael.org/sites/default/files/pdfs/2014%20-%20Chinese%20investment%20in%20Piraeus%20-%20Clingendael%20Report.pdf> (dostęp: 30.04.2018).
42. Weiss A. Martin, *Asian Infrastructure Investment Bank (AIIB)*, Congressional Research Service, 3.02.2017, <https://fas.org/sgp/crs/row/R44754.pdf> (dostęp: 30.04.2018).